M 101/63
1903

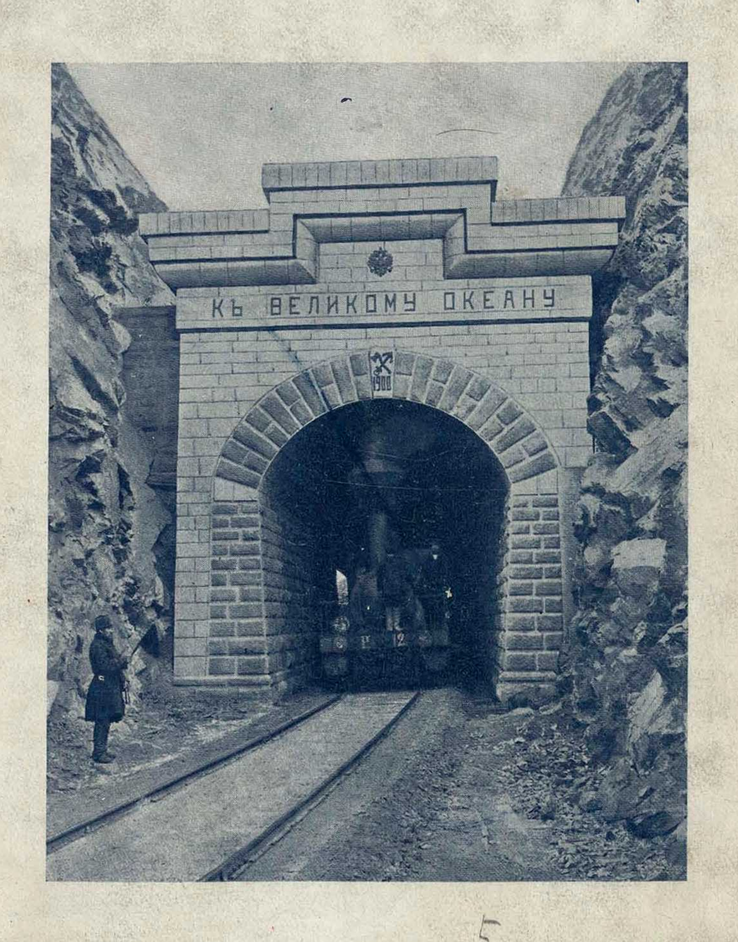
М 101/63 L23 вкл 1

Къ десятилѣтію Комитета Сибирской желѣзной дороги.

(1893—1903).

СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА

ВЪ ЕЯ ПРОШЛОМЪ И НАСТОЯЩЕМЪ.



5

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1903.

Изданіе Комитета Сибирской желѣзной дороги
(1893—1903).

Сибирская желѣзная дорога

въ ея прошломъ и настоящемъ.

Историческій очеркъ.

Составленъ С. В. Саблеромъ и И. В. Сосновскимъ.

Подъ главною редакціею

Статсъ-Секретаря Куломзина.

Съ 2 фототипіями, 67 автотипіями, 2 картами, 6 діаграммами, профилями пути и графиками.

С.-Петербургъ.
[illegible]
1903.

М 101/63 [23 вкл.]

Къ десятилѣтію Комитета Сибирской желѣзной дороги
(1893—1903).

СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА

ВЪ ЕЯ ПРОШЛОМЪ И НАСТОЯЩЕМЪ.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.

Составленъ С. В. Саблеромъ и И. В. Сосновскимъ.

ПОДЪ ГЛАВНОЮ РЕДАКЦІЕЮ
Статсъ-Секретаря Куломзина.

Съ 2 фототипіями, 32 автотипіями, 2 картами, 6 діаграммами, профилями пути и графиками.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1903.

Печатано по распоряженію Г. Управляющаго дѣлами Комитета Сибирской желѣзной дороги.



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

веденіи Сибирскихъ линій во второй половинѣ 80-хъ годовъ (68).—Всеподданнѣйшій отчетъ гр. Игнатьева 1886 г. и послѣдовавшая по нему Высочайшая резолюція Императора Александра III (68).—Обсужденіе вопроса о сооруженіи Сибирской желѣзной дороги въ особыхъ совѣщаніяхъ 1886 и 1887 г.г. (71—77).—Приступъ къ изысканіямъ для Сибирскихъ линій (77).—Предположенія Посьета о постройкѣ Сибирскихъ линій въ 1888 и 1889 г.г. (78).—Проектъ Паукера (81).—Предположенія Гюббенета о сооруженіи Сибирскихъ линій въ 1889—1890 г.г. (82).—Выс. утв. 11 мая 1890 г., положеніе Комитета Министровъ о продолженіи Самаро-Златоустовской линіи до Міаса (84).—Вопросъ о неотложности сооруженія Уссурійской желѣзной дороги (85).—Записки Вышнеградскаго и Гюббенета объ общемъ порядкѣ сооруженія Сибирской желѣзной дороги (86—90).—Заключеніе совѣщанія Абазы въ 1890 г. (90).—Выс. утв. 15 и 21 февраля 1891 г. положенія Комитета Министровъ о разрѣшеніи вести сооруженіе сплошной Сибирской линіи одновременно съ двухъ концовъ (91).—Обсужденіе вопроса о Сибирской линіи въ И. Р. Техническомъ обществѣ въ 1887 г. Проектъ Копытова (93). — Проектъ Боголюбскаго 1888 г. (95). — Проектъ Терскаго (96).—Обсужденіе вопроса о Сибирской желѣзной дорогѣ въ Обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ (96).—Ходатайства о концессіи на постройку Сибирской желѣзной дороги въ 80-хъ и 90-хъ годахъ (98—102).—Учрежденіе въ Парижѣ Общества для изученія условій постройки Сибирской линіи (102). — Предложеніе генерала Анненкова (103).—Отношеніе правительства къ вопросу о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги въ концѣ 80-хъ и началѣ 90-хъ годовъ (104).—Сочувственное отношеніе Императора Александра III къ сооруженію Сибирскаго пути (105).—Высочайшій рескриптъ 17 марта 1891 г. на имя Наслѣдника Цесаревича (105).—Закладка Уссурійской дороги въ личномъ присутствіи Наслѣдника Цесаревича (106).—Обсужденіе вопроса о Сибирской желѣзной дорогѣ въ 1891—1892 г.г. (107—111).—Детальный планъ постройки Сибирской линіи, выработанный въ 1892 г. С. Ю. Витте (111—117).—Особое Совѣщаніе 1892 г. (117—123).—Учрежденіе Комитета Сибирской желѣзной дороги (123).—Предположенія о проведеніи вспомогательныхъ рельсовыхъ путей къ Сибирской магистрали (124—128).

ГЛАВА ВТОРАЯ.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Мѣропріятія, содѣйствующія общему экономическому и промышленному развитію Сибири.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Таблицы.

1) Общая строительная стоимость Сибирскаго транзитнаго желѣзнодорожнаго пути и вспомогательныхъ къ нему линій.

2) Перечень кредитовъ, ассигнованныхъ въ теченіе 1893—1903 г. г. по Высочайше утвержденнымъ положеніямъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, на вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкою этой дороги.

3) Свѣдѣнія о количествѣ подвижного состава на Сибирской, Забайкальской, Уссурійской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогахъ на 1 Мая 1903 г.

Діаграммы.

1) Пассажирское движеніе по Сибирской желѣзной дорогѣ.

2) Перевозка грузовъ малой скорости по Сибирской желѣзной дорогѣ.

3) Ввозъ главнѣйшихъ грузовъ по Сибирской желѣзной дорогѣ.

4) Вывозъ главнѣйшихъ грузовъ по Сибирской желѣзной дорогѣ.

5) Движеніе переселенцевъ изъ Европейской Россіи въ Сибирь и Степной край за 1882—1902 г.г.

6) Разселеніе переселенцевъ по губерніямъ и областямъ вдоль линіи Сибирской желѣзной дороги за 1894—1902 г.г.

Профили пути и графики.

Сокращенные профили и графики хода укладки пути Сибирской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ.

Карты.

1) Карта Сибири съ показаніемъ результатовъ работъ по вспомогательнымъ предпріятіямъ Сибирской желѣзной дороги.

2) Карта Сибирской желѣзной дороги съ показаніемъ направленій намѣчавшихся рельсовыхъ путей въ Сибири и восточныхъ губерніяхъ Европейской Россіи.

ПРИЛОЖЕНІЯ

Таблицы.

1) Общая [illegible]

2) [illegible]

3) [illegible] 1 Мая 1903 г.

Діаграммы.

1) [illegible]

2) [illegible]

3) [illegible]

4) [illegible]

5) [illegible]

6) [illegible]

Планы и карты.

[illegible]

Карты.

1) [illegible]

2) [illegible]

ПРЕДИСЛОВІЕ.

14 января 1903 г. исполнилось десятилѣтіе со времени назначенія, Державною волею Императора Александра III, Наслѣдника Цесаревича, нынѣ благополучно Царствующаго Государя Императора Николая Александровича Предсѣдателемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги. Результатомъ десятилѣтнихъ неусыпныхъ Монаршихъ заботъ объ осуществленіи завѣта Царя Миротворца явилось сооруженіе величайшей въ мірѣ желѣзнодорожной магистрали, соединившей Западную Европу съ Азіатскимъ Востокомъ. Линія эта совершенно закончена уже на всемъ ея протяженіи, за исключеніемъ Кругобайкальскаго участка, окончаніе котораго ожидается къ началу 1905 года.

Исторія сооруженія Великаго Сибирскаго пути распадается на два неравномѣрныхъ періода: 1) подготовительный отъ середины XIX вѣка до образованія Комитета Сибирской желѣзной дороги (въ 1892 г.), въ теченіе коего появлялись отдѣльные проекты рельсовыхъ путей въ Сибири, а также выработанъ былъ планъ желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ нынѣ Сибирскій рельсовый путь съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, и 2) періодъ строительный, совпадающій со временемъ дѣятельности вышеназваннаго Комитета.

Описанію перваго изъ этихъ періодовъ посвящается первая глава настоящаго очерка, составленная главнымъ образомъ на основаніи архивныхъ матеріаловъ Комитета Министровъ, въ ко-

торомъ было сосредоточено разсмотрѣніе вопросовъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ нынѣ Сибирскую магистраль съ рельсовой сѣтью внутренней Россіи.

Въ слѣдующей второй главѣ излагается дѣятельность Комитета Сибирской желѣзной дороги и описывается постепенный ходъ постройки каждаго изъ участковъ, входящихъ въ составъ магистрали. Матеріаломъ для этой главы послужили журналы Комитета Сибирской желѣзной дороги, а также отчетныя данныя и другія представленія, которыя вносились въ Комитетъ министромъ путей сообщенія.

Третья глава содержитъ свѣдѣнія о связанныхъ съ сооруженіемъ Сибирскаго пути вспомогательныхъ предпріятіяхъ по заселенію Сибири и содѣйствію ея экономическому развитію; глава эта составлена по даннымъ, доставлявшимся въ Подготовительную при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги Коммисію отдѣльными вѣдомствами, непосредственно завѣдывающими осуществленіемъ вспомогательныхъ предпріятій.

Наконецъ, въ четвертой, заключительной главѣ приведены соображенія о современномъ экономическомъ значеніи Сибирской магистрали—поскольку послѣднее успѣло выясниться изъ данныхъ о пассажирскомъ и грузовомъ движеніи на магистрали—въ связи съ возможнымъ, въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ, развитіемъ той роли, которая принадлежитъ Сибирской желѣзной дорогѣ, какъ міровому транзитному пути.

Въ трудахъ по составленію настоящаго изданія принимали участіе чины Канцеляріи Комитета Министровъ: С. П. Черемисиновъ, К. А. Никитинъ, П. Ю. Левинсонъ-Лессингъ, гр. А. Д. Гендриковъ, А. И. Медвѣдевъ, Т. И. Тарасовъ, В. М. Пущинъ и К. Н. Киршбаумъ.



Его Императорское Величество Государь Императоръ
НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧЪ
Самодержецъ Всероссійскій
Августѣйшій Предсѣдатель Комитета Сибирской желѣзной дороги.

ЭКСПЕДИЦІЯ ЗАГОТОВЛЕНІЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХЪ БУМАГЪ

торомъ было сосредоточено разсмотрѣніе вопросовъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ нынѣ Сибирскую магистраль съ рельсовой сѣтью внутренней Россіи.

Въ слѣдующей второй главѣ излагается дѣятельность Комитета Сибирской желѣзной дороги и описывается постепенный ходъ постройки каждаго изъ участковъ, входящихъ въ составъ магистрали. Матеріаломъ для этой главы послужили журналы Комитета Сибирской желѣзной дороги, а также отчетныя данныя и другія представленія, которыя вносились въ Комитетъ министромъ путей сообщенія.

Третья глава содержитъ свѣдѣнія о связанныхъ съ сооруженіемъ Сибирскаго пути вспомогательныхъ предпріятіяхъ по заселенію Сибири и содѣйствію ея экономическому развитію; глава эта составлена по даннымъ, доставлявшимся въ Подготовительную при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги Коммисію отдѣльными вѣдомствами, непосредственно завѣдывающими осуществленіемъ вспомогательныхъ предпріятій.

Наконецъ, въ четвертой, заключительной главѣ приведены соображенія о современномъ экономическомъ значеніи Сибирской магистрали—поскольку послѣднее успѣло выясниться изъ данныхъ о пассажирскомъ и грузовомъ движеніи на магистрали—въ связи съ возможнымъ, въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ, развитіемъ той роли, которая принадлежитъ Сибирской желѣзной дорогѣ, какъ мировому транзитному пути.

Въ трудахъ по составленію настоящаго изданія принимали участіе чины Канцеляріи Комитета Министровъ: С. П. Черемисиновъ, К. А. Никитинъ, П. Ю. Левинсонъ-Лессингъ, гр. А. Д. Гендриковъ, А. И. Медвѣдевъ, Т. И. Тарасовъ, В. М. Пущинъ и К. Н. Киршбаумъ.

———



Его Императорское Величество Государь Императоръ
НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧЪ
Самодержецъ Всероссiйскiй
Августѣйшiй Предсѣдатель Комитета Сибирской желѣзной дороги.

ЭКСПЕДИЦIЯ ЗАГОТОВЛЕНIЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХЪ БУМАГЪ

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Очеркъ исторіи вопроса о сооруженіи Сибирскаго рельсоваго пути до образованія Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Предположеніе о проведеніи рельсоваго пути въ предѣлахъ Сибири было впервые высказано графомъ Муравьевымъ-Амурскимъ—тѣмъ государственнымъ дѣятелемъ XIX вѣка, который, въ бытность свою генералъ-губернаторомъ Восточной Сибири, руководилъ великимъ дѣломъ присоединенія къ составу Имперіи ея юговосточной Приамурской окраины. Сочувственное отношеніе гр. Муравьева-Амурскаго къ вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ восточной Сибири выражалось какъ въ личной его иниціативѣ по этому вопросу, такъ и въ покровительствѣ, оказанномъ съ его стороны проектамъ о рельсовыхъ путяхъ, исходившимъ изъ за-границы. Первыя предположенія о проведеніи желѣзныхъ дорогъ въ Сибири.

Еще при снаряженіи военныхъ экспедицій по р. Амуру, гр. Муравьевъ имѣлъ возможность убѣдиться въ недостаточномъ удобствѣ устьевъ этой рѣки для входа торговыхъ судовъ, почему у него и явилось предположеніе провести новый торговый путь отъ р. Амура на югъ, къ побережью Японскаго моря.

Для производства изысканій въ указанной мѣстности гр. Муравьевъ командировалъ въ 1857 г. военнаго инженера, штабсъ-капитана Романова, съ порученіемъ избрать направленіе для проведенія колесной дороги, которую впослѣдствіи можно было бы безъ большихъ трудностей обратить въ желѣзную.

Ознакомившись съ мѣстностью, расположенною къ югу отъ нижняго теченія Амура, Романовъ составилъ проектъ проведенія колеснаго пути отъ мыса Джой, на правомъ берегу Амура (гдѣ въ 1858 г. былъ основанъ г. Софійскъ), до поселка Александрій- Проектъ Софійско-Александрійской желѣзной дороги.

скаго, на берегу удобной для стоянки судовъ бухты Де-Кастри на Японскомъ морѣ. Вслѣдъ затѣмъ Романовъ собралъ въ С.-Петербургѣ данныя объ условіяхъ постройки желѣзныхъ дорогъ и въ изданной имъ брошюрѣ [1]) пришелъ къ заключенію, что для проведенія желѣзной дороги въ изслѣдованной имъ мѣстности правительству было бы наиболѣе выгодно обратиться къ акціонерной компаніи, которая обладала-бы капиталомъ въ 2 милліона руб., съ предоставленіемъ этой компаніи права пользованія дорогою въ теченіе 99-лѣтняго срока. Другія привиллегіи компаніи, по мнѣнію Романова, должны были заключаться: въ правѣ безплатнаго пользованія лѣсомъ и иными строительными матеріалами, въ предоставленіи въ ея распоряженіе до 5.000 казенныхъ рабочихъ, а также въ дарованіи ей «въ видѣ изъятія изъ общаго правила, въ собственность 100.000 десятинъ земли по обѣ стороны дороги».

Гр. Муравьевъ-Амурскій придавалъ весьма существенное значеніе изысканіямъ Романова и, доводя объ ихъ результатахъ до свѣдѣнія Великаго Князя Константина Николаевича, указывалъ, въ рапортѣ отъ 11 іюля 1858 г., что между р. Амуромъ и заливомъ Де-Кастри «по всѣмъ вѣроятіямъ будетъ проведена желѣзная дорога, надобность въ коей сдѣлается настоятельной въ весьма непродолжительномъ времени».

Предположеніямъ генералъ-губернатора Восточной Сибири не суждено было, однако, осуществиться уже потому, что при новизнѣ самой идеи о постройкѣ желѣзной дороги въ столь отдаленной окраинѣ, предположенія эти не могли встрѣтить достаточнаго сочувствія среди представителей центральнаго управленія.

Предложенія иностранныхъ предпринимателей.

Почти одновременно съ этимъ проектомъ, касавшимся лишь небольшой линіи на восточной окраинѣ Сибири, въ главное управленіе путей сообщенія поступило отъ иностранныхъ предпринимателей нѣсколько предложеній провести сплошной рельсовый путь черезъ азіатскія владѣнія Россіи. Появленіе этихъ проектовъ почти совпадаетъ по времени и съ тѣми, поступавшими изъ-за-границы, предложеніями о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Европейской Россіи, которыя несомнѣнно указывали

---

1) *Романовъ*. Софійско-Александрійская желѣзная дорога, С.-Петербургъ, 1858 г.

на освѣдомленность западно-европейскихъ денежныхъ рынковъ объ испытываемой русскимъ правительствомъ потребности приступать къ постройкѣ важныхъ въ торговомъ отношеніи линій [1]).

Въ 1857 г. англійскій подданный, гражданскій инженеръ Дулль, обратился къ главноуправлявшему путями сообщенія Чевкину съ предложеніемъ провести рельсовый путь отъ г. Нижняго-Новгорода на Казань и Пермь, черезъ Уральскія горы и далѣе, «отъ избраннаго мѣста за Ураломъ по удобнѣйшей дорогѣ къ Амуру и до Тихаго океана». Въ виду крупныхъ затратъ, необходимыхъ для постройки пароваго пути на этомъ протяженіи, а также затруднительности добыванія въ достаточномъ количествѣ горючаго матеріала и опасности истребленія при этомъ лѣсовъ въ прилегающихъ къ пути раіонахъ, инженеръ Дулль предлагалъ соорудить черезъ Сибирь конно-желѣзную дорогу, которая современемъ могла-бы быть обращена въ желѣзную. При этомъ Дулль указывалъ также на выгоды, которыя представило бы проведеніе рельсоваго пути въ торговомъ и стратегическомъ отношеніяхъ, и просилъ для осуществленія своего предпріятія гарантій: со стороны правительства—4% на капиталъ въ 40 мил. руб. и 2%—со стороны каждой изъ губерній, черезъ которыя прошла бы новая линія; при этомъ исчислялся и размѣръ ежегоднаго дивиденда участниковъ предпріятія въ 10% съ затраченнаго капитала по предположенію, что доходъ отъ эксплоатаціи линіи достигнетъ $14^1/_2$% этого капитала. Проектъ Дулля.

Предложеніе Дулля, основанное лишь на гадательныхъ заключеніяхъ и не опиравшееся на данныя, которыя свидѣтельствовали-бы о знакомствѣ этого предпринимателя съ Сибирью, не могло встрѣтить сочувствія Чевкина; послѣдній сообщилъ Дуллю, что предложеніе его, «по нашимъ климатическимъ условіямъ, не можетъ быть признано удобоисполнимымъ». Въ 1860 г. Дулль возобновилъ свое ходатайство, которое, однако, было вновь оставлено безъ послѣдствій [2]).

---

1) Наша желѣзнодорожная политика по документамъ архива Комитета Министровъ, С.-Петербургъ, 1902 г. Изданіе Канц. Ком. Мин. Томъ I, стр. 60.

2) Дѣло архива министерства путей сообщенія—главнаго управленія путями сообщенія 1858 г. № 269.

*

Проектъ Коллинса.

Подобная же участь постигла въ 1857 г. предложеніе другаго предпринимателя—гражданина Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ Коллинса о постройкѣ желѣзной дороги отъ Иркутска до Читы. Во время своего кругосвѣтнаго путешествія, Коллинсъ, по пути изъ С.-Петербурга къ устью р. Амура, осмотрѣлъ мѣстность, по которой могла бы пройти дорога, и представилъ военному губернатору Забайкальской области записку о сооруженіи линіи, начальнымъ пунктомъ которой былъ выбранъ г. Чита въ виду его расположенія въ мѣстѣ прекращенія пароходнаго сообщенія по р. Ингодѣ. Коллинсъ доказывалъ, что рельсовый путь отъ Читы къ Иркутску имѣлъ бы, въ связи съ пароходнымъ движеніемъ по р.р. Амуру, Шилкѣ и Ингодѣ, весьма важное значеніе для Россіи, какъ въ торговомъ отношеніи, такъ и въ интересахъ развитія и защиты Тихо-океанскихъ владѣній. Для сооруженія этой линіи, которую предполагалось наименовать «Амурскою Компанейскою» желѣзною дорогою, Коллинсъ разсчитывалъ собрать капиталъ въ 40 мил. рублей среди сибирскихъ купцовъ, выпустивъ акціи по цѣнѣ въ 100 руб.

Генералъ-губернаторъ Восточной Сибири гр. Муравьевъ-Амурскій отнесся къ проекту Коллинса весьма сочувственно, признавъ устройство дороги чрезвычайно важнымъ для пользы государственной, и просилъ Чевкина о возможно скорѣйшемъ разрѣшеніи этого вопроса, при чемъ охарактеризовалъ автора проекта, какъ «человѣка основательнаго, осторожнаго и хорошо расположеннаго къ Россіи».

Ознакомившись съ проектомъ, Чевкинъ представилъ противъ него весьма вѣскіе доводы; по мнѣнію Чевкина, предложеніе Коллинса заключало въ себѣ «только общую мысль о сооруженіи желѣзнаго пути безъ данныхъ, по которымъ можно-было бы судить о мѣстности, гдѣ предполагается проложить путь, о способахъ устройства дороги и о средствахъ, обезпечивающихъ ея существованіе». Вмѣстѣ съ тѣмъ являлось сомнѣніе въ возможности собрать средства для осуществленія предпріятія Коллинса, а предположеніе этого послѣдняго о привозѣ въ Забайкалье 20.000 чел. рабочихъ изъ Россіи и другихъ государствъ вызывало сомнѣнія въ возможности продовольствовать этихъ

людей въ Забайкальской области, гдѣ «хлѣбопашество было ограниченное».

Въ виду такихъ соображеній Чевкинъ, входя съ представленіемъ о предпріятіи Коллинса въ Сибирскій Комитетъ (въ которомъ съ 1852 по 1868 г. разсматривались всѣ важнѣйшіе вопросы, касавшіеся внутренняго управленія Сибири), высказался противъ принятія предложенія Коллинса и полагалъ при этомъ необходимымъ признать проектъ «преждевременнымъ, доколѣ устройство и развитіе пароходства по Ингодѣ, Шилкѣ и Амуру не укажутъ на опытѣ потребности въ желѣзной дорогѣ и количества грузовъ, которые могутъ быть перевезены, и доколѣ надлежащія мѣстныя изысканія не опредѣлятъ направленія дороги, а равно и сумму и другія средства на сооруженіе ея нужныя».

Члены Сибирскаго Комитета согласились съ доводами Чевкина, причемъ ими были высказаны и другіе мотивы—чисто политическаго характера—противъ принятія проекта Коллинса. Присоединяясь къ заявленію министра иностранныхъ дѣлъ, что при предстоявшихъ переговорахъ съ китайскимъ правительствомъ (окончившихся въ 1858 г. Айгунскимъ трактатомъ) было-бы «по видамъ политическимъ крайне неудобно и преждевременно разрѣшать сооруженіе такого желѣзнаго пути, который впослѣдствіи поставитъ внутренніе интересы восточной части Сибирскаго края въ зависимость не отъ метрополіи, какъ это до сихъ поръ было, но отъ иностранцевъ», Комитетъ положилъ поручить генералъ-губернатору Восточной Сибири объявить Коллинсу въ «самыхъ учтивыхъ и лестныхъ выраженіяхъ, что правительство нашло предложеніе его преждевременнымъ, не входя ни въ какое объясненіе другихъ причинъ, побудившихъ отказать». Такая форма отказа объяснялась тѣмъ, что Комитетъ признавалъ необходимымъ въ сношеніяхъ съ Коллинсомъ дѣйствовать со всевозможною осторожностью [1]).

Предложеніе Моррисона, Слейга и К°.

Такая же осмотрительность была проявлена главноуправлявшимъ путями сообщенія при обсужденіи другаго проекта желѣзной

---

[1]) Журналъ Сибирскаго Комитета отъ 25 апрѣля 1857 г.; дѣло архива министерства путей сообщенія 1857 г. № 223.

дороги въ Сибири, представленнаго въ 1858 г. англійскими подданными Моррисономъ, Горномъ и Слейгомъ. Лица эти изъявили желаніе образовать акціонерную компанію изъ иностранныхъ капиталистовъ для устройства желѣзной дороги отъ Нижняго-Новгорода до Татарскаго залива, «для сообщенія Европы съ Китаемъ, Индіей и Америкой». Не требуя отъ правительства гарантіи, Слейгъ и К° ставили условіями предоставленіе имъ исключительнаго права пользованія дорогой въ теченіе 90 лѣтъ, уступку земель, необходимыхъ для устройства станцій и для сооруженія 2-хъ портовъ на берегу Татарскаго залива, и дарованіе имъ права безпошлиннаго ввоза въ Россію желѣзныхъ машинъ и всѣхъ необходимыхъ для постройки матеріаловъ; взамѣнъ этихъ привиллегій, предпринимятели готовы были принять на себя обязанности: 1) изучить мѣстность на свой счетъ въ теченіе года, 2) составить акціонерное общество съ капиталомъ въ 50 милліоновъ руб. и 3) окончить устройство дороги въ 6 лѣтъ послѣ окончанія изысканій.

По полученіи предложенія Слейга и К°, главноуправлявшимъ путями сообщенія были собраны свѣдѣнія объ общественномъ положеніи предпринимателей и ихъ денежномъ цензѣ, причемъ оказалось, что Слейгъ уже былъ «объявленъ банкротомъ, Моррисонъ—банкиръ мало надежный, а Горнъ—адвокатъ». Несмотря на столь мало удовлетворительную въ денежномъ отношеніи аттестацію предпринимателей, Чевкинъ подвергъ ихъ проектъ подробному обсужденію, которое выяснило полное незнакомство его составителей съ условіями постройки дороги въ Сибири и обнаружило ошибки въ вычисленіяхъ разстояній, размѣровъ фрахта за перевозку товаровъ и времени, потребнаго для переѣзда черезъ Сибирь; независимо отъ этого, Слейгъ и К° не представили правительству никакого обезпеченія въ успѣшномъ выполненіи ими предпріятія, и въ самомъ проектѣ ихъ, по заключенію главноуправлявшаго путями сообщенія, замѣчались «сильное увлеченіе мечтательными расчетами и желаніе захватить дозволеніе на устройство желѣзной дороги» безъ достаточнаго изслѣдованія дѣла, ожидаемое же ими полученіе 12% годоваго дохода отъ эксплоатаціи дороги признавалось Чевкинымъ «совершенно невозможнымъ». Соображенія свои о недостаткахъ

проекта Чевкинъ представилъ въ мартѣ 1859 г. на Высочайшее благоусмотрѣніе Императора Александра II; послѣдствіемъ этого было сообщеніе Слейгу и, черезъ его посредство, двумъ остальнымъ предпринимателямъ, что устройство желѣзной дороги въ Сибири не входитъ въ виды правительства и что предложеніе ихъ поэтому не можетъ быть принято [1]).

Такимъ образомъ существеннымъ недостаткомъ всѣхъ проектовъ иностранныхъ предпринимателей являлась ихъ безпочвенность, которая была прямымъ послѣдствіемъ незнакомства ихъ авторовъ съ Сибирью, а вмѣстѣ съ тѣмъ и далеко не замаскированнаго стремленія къ легкому обогащенію или же къ простому поддержанію престижа фирмы у себя на родинѣ (Слейгъ). Но кромѣ этихъ особенностей проектовъ, зависѣвшихъ отъ субъективныхъ свойствъ ихъ авторовъ, предположенія Дулля, Коллинса и Слейга не привели ни къ какимъ практическимъ результатамъ по другой причинѣ: проекты эти стояли внѣ всякой связи съ дѣйствительными потребностями тогдашней общественной жизни въ Сибири. При сравнительно весьма маломъ развитіи рельсовой сѣти Имперіи въ концѣ 50-хъ годовъ XIX вѣка, представители сибирскихъ торговыхъ и промышленныхъ классовъ еще не могли отдавать себѣ въ то время яснаго отчета въ выгодахъ сооруженія рельсоваго пути черезъ Сибирь; съ своей стороны, и лица мѣстной высшей администраціи, за исключеніемъ гр. Муравьева-Амурскаго, еще не признавали существенной необходимости въ такомъ пути.

Проектъ Софронова.

Предложенія иностранцевъ нашли себѣ, повидимому, нѣкоторый отголосокъ въ появившемся въ 1858 г. въ С.-Петербургѣ проектѣ коммерцъ-совѣтника Софронова соорудить желѣзную дорогу отъ Саратова на Семипалатинскъ, Минусинскъ и на Амуръ. Проектъ этотъ заключалъ въ себѣ краткое описаніе мѣстности, по которой могъ быть проведенъ рельсовый путь, съ общимъ указаніемъ на выгоды, которыя могъ бы извлечь каждый изъ раіоновъ, пересѣченныхъ желѣзной дорогой. Стоимость дороги опредѣлялась въ 250 милліоновъ руб. или приблизительно въ

---

1) Дѣло архива м-ва п. с., бывшаго главнаго упр. путями сообщ., 1858 г. № 269.

50.000 р. на версту, причемъ міровое значеніе дороги, по мнѣнію автора проекта, заключалось въ томъ, что постройка ея, «выведя государства Европейскаго материка изъ подъ зависимости морскихъ державъ, обезпечитъ ихъ навсегда въ успѣшномъ сбытѣ изящныхъ произведеній своего просвѣщеннаго труда и въ пріобрѣтеніи сырыхъ товаровъ и продуктовъ разнообразныхъ широтъ восточной Азіи и Америки». Проектъ Софронова представлялъ собою рядъ соображеній довольно отвлеченнаго характера, и, не опираясь ни на какія фактическія данныя, отличался отъ разсмотрѣнныхъ выше предложеній Дулля, Слейга и Коллинса лишь тѣмъ, что его авторъ не предлагалъ правительству своего участія въ осуществленіи рекомендуемаго предпріятія. Проектъ этотъ подвергся въ 1858—1859 г.г. обсужденію въ повременныхъ изданіяхъ обѣихъ столицъ, причемъ въ нѣкоторыхъ газетныхъ статьяхъ указывалось на предпочтительность проведенія желѣзной дороги вблизи исторически опредѣлившагося пути—Сибирскаго тракта, отъ Нижняго-Новгорода и Казани черезъ Уральскій хребетъ на Кяхту. Вскорѣ по своемъ появленіи проектъ Софронова поступилъ на обсужденіе гр. Муравьева-Амурскаго, но при своей малой обоснованности не сыгралъ никакой роли въ дальнѣйшей исторіи желѣзнодорожнаго строительства въ Сибири [1]).

Послѣ отклоненія правительствомъ упомянутыхъ выше предположеній частныхъ лицъ о постройкѣ рельсоваго пути черезъ Сибирь, подобные проекты не появлялись вплоть до 80-хъ годовъ. Потребности промышленности, торговли и другихъ сторонъ общественной жизни въ Сибири далеко не достигли еще той напряженности, которая могла бы сдѣлать постройку желѣзной дороги желательной, а въ связи съ этимъ не находилось и лицъ, сознательно заинтересованныхъ въ подобномъ сооруженіи и притомъ достаточно надежныхъ въ финансовомъ отношеніи.

Положеніе вопроса о Сибирской желѣзной дорогѣ въ 60—70-хъ годахъ XIX столѣтія.

Въ 60—70-хъ годахъ, взамѣнъ отдѣльныхъ проектовъ о постройкѣ линіи *черезъ* Сибирь, являются значительно болѣе скромныя по размѣрамъ предположенія о соединеніи лишь западной окраины Сибири съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ

1) *А. Софроновъ.* О Сибирской желѣзной дорогѣ, С.-Петербургъ, 1858 г.

Европейской Россіи. Подобная постановка вопроса характеризуется тѣмъ, что за весь этотъ періодъ главнымъ стимуломъ, побуждавшимъ къ постройкѣ линіи, служили не столько интересы Сибири сами по себѣ, сколько нужды и выгоды тѣхъ раіоновъ Европейской Россіи, которые дорога должна была пересѣчь. Изъ этихъ мѣстностей восточной Россіи начинаютъ раздаваться голоса въ пользу проведенія рельсоваго пути *къ* Сибири; голоса эти имѣли тѣмъ болѣе шансовъ быть услышанными правительствомъ, что потребность въ желѣзной дорогѣ ощущалась въ указанныхъ раіонахъ въ это время съ несравненно большею силою и сознательностью, чѣмъ въ Сибири. Соображенія, которыя начали выставляться за постройку линіи въ общемъ направленіи *къ* Сибири, заключались въ указаніяхъ на необходимость поднять горную промышленность Урала, оживить торговлю въ восточной Россіи и т. п.; наряду съ этими доводами приводились и заключенія о желательности содѣйствовать экономическому развитію Сибири, но послѣднему мотиву, какъ будетъ видно изъ дальнѣйшаго изложенія, зачастую придавалось лишь второстепенное значеніе. Такимъ образомъ вопросъ о Сибирской желѣзной дорогѣ утрачиваетъ свой самостоятельный характеръ и ставится въ непосредственную связь съ постройкой новыхъ линій въ восточной части Европейской Россіи.

Проектъ Рашета.

Первою изъ такихъ дорогъ, сооруженіе которой должно было служить интересамъ восточныхъ губерній Европейской Россіи и вмѣстѣ съ тѣмъ оказать благотворное вліяніе на сибирскую транзитную торговлю, была Уральская горнозаводская линія. Мысль о проведеніи этой дороги была впервые высказана въ 1861 г. горнымъ инженеромъ Рашетомъ, занимавшимъ свыше 10 лѣтъ должность управляющаго Нижне-Тагильскимъ горнымъ округомъ (Демидовыхъ). Близкое знакомство съ состояніемъ горнозаводскаго дѣла на Уралѣ привело инженера Рашета къ убѣжденію въ необходимости «неотложно стремиться къ соединенію главныхъ горныхъ заводовъ Урала быстрыми и постоянными сообщеніями съ расположенными на западной и восточной сторонахъ горнозаводскаго раіона системами рѣкъ Камы и Тобола». Наиболѣе удовлетворяло бы такому требованію, по мнѣнію Рашета, сооруженіе

желѣзной дороги черезъ Уральскій хребетъ отъ г. Перми, какъ наиболѣе крупнаго центра, расположеннаго на р. Камѣ, до г. Тюмени, лежащаго на притокѣ р. Тобола—р. Турѣ. Пройдя по этому направленію, желѣзная дорога пересѣкла-бы хребетъ «въ мѣстахъ расположенія главныхъ округовъ средняго Урала, ближе къ сѣверной части послѣдняго, заключающей въ себѣ самыя обильныя мѣсторожденія желѣзныхъ рудъ и подающей большія надежды на нахожденіе каменнаго угля». Главное значеніе Уральской линіи заключалось-бы въ увеличеніи производительности горныхъ заводовъ и въ содѣйствіи быстрѣйшему обращенію потребныхъ для горнаго дѣла капиталовъ; вмѣстѣ съ тѣмъ Рашетъ указывалъ и на то, что рельсовый путь къ Тюмени «породитъ въ Сибири новыя отрасли промышленности, послужитъ къ открытію новыхъ источниковъ богатствъ и оживитъ торговлю не только съ этою обширною частью нашего отечества, но и съ Китаемъ» [1]). Строительная стоимость намѣчаемой линіи была опредѣлена Рашетомъ въ 25 милл. руб., вѣроятное количество грузовъ—въ 10—12 милл. пудовъ въ годъ и ожидаемое среднее число пассажировъ—въ 250 тысячъ чел. въ годъ.

Проектъ Рашета былъ уже въ годъ своего появленія (1861 г.) поддержанъ Нижегородскимъ временнымъ губернаторомъ Огаревымъ, во всеподданнѣйшей запискѣ, представленной на благовозрѣніе Императора Александра Николаевича. За осуществленіе того же проекта высказался и Пермскій военный губернаторъ Лошкаревъ; по объясненію послѣдняго во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1861 г. о томъ, что имъ сдѣланы представленія въ подлежащія вѣдомства о постройкѣ рельсоваго пути отъ Перми до Тюмени, черезъ Ирбитъ, съ цѣлью воспособленія Уральскимъ заводамъ, послѣдовалъ Высочайшій вопросъ: «**Что сдѣлано по этимъ представленіямъ?**».

Изъ разъясненій, представленныхъ по этому вопросу въ Коми-

---

[1]) *В. Рашетъ.* О развитіи въ Россіи горной промышленности и механическаго искусства посредствомъ устройства желѣзной дороги. С.-Петербургъ, 1861. Проектъ Рашета, равно какъ и проекты другихъ рельсовыхъ путей, долженствовавшихъ соприкасаться съ современною Сибирскою магистралью или вообще имѣть какое либо значеніе для Сибири, указаны на приложенной къ настоящему очерку картѣ красными линіями.

тетъ Министровъ министромъ финансовъ Княжевичемъ и главноуправлявшимъ путями сообщенія Чевкинымъ, видно, что сооруженіе Уральской дороги признавалось, несомнѣнно, полезнымъ какъ «для развитія горной и машинной промышленности» сѣверныхъ уральскихъ заводовъ, такъ и «для облегченія сообщенія для значительныхъ грузовъ, направляющихся изъ Сибири внутрь Россіи и отсюда въ Сибирь». Съ цѣлью же выясненія наиболѣе выгоднаго направленія дороги къ востоку отъ г. Перми — на Екатеринбургъ или же въ болѣе сѣверномъ направленіи — къ Тюмени, Чевкинъ считалъ необходимымъ произвести предварительныя изысканія. О разрѣшеніи произвести послѣднія ходатайствовалъ въ началѣ 1862 г. коммерцъ-совѣтникъ Кокоревъ съ товарищами, которымъ и было дано соотвѣтственное дозволеніе, согласно Высочайше утвержденному, 15 Апрѣля 1862 г., всеподданнѣйшему докладу главноуправлявшаго путями сообщенія. Увѣдомляя объ этомъ разрѣшеніи Кокорева, Чевкинъ, повидимому, ожидалъ поступленія и другихъ предположеній о постройкѣ намѣченной Рашетомъ линіи, такъ какъ Кокоревъ былъ предупреждаемъ, что «подобное разрѣшеніе не даетъ ему преимущественнаго права на постройку дороги передъ другими, могущими впослѣдствіи оказаться, желающими лицами» [1]).

Изысканія, произведенныя Кокоревымъ и К°, указали на предпочтительность направленія линіи отъ Перми, черезъ Нижне-Тагильскій заводъ, до Тюмени (678 вер.) съ вѣтвью на Ирбитъ (13 вер.) [2]). Производство этихъ изысканій имѣло послѣдствіемъ поступленіе въ С.-Петербургъ ходатайствъ о скорѣйшемъ осуществленіи Уральской линіи со стороны наиболѣе заинтересованныхъ въ послѣдней уральскихъ заводчиковъ [3]).

Проектъ Рашета вскорѣ пріобрѣлъ себѣ сторонниковъ и въ лицѣ нѣкоторыхъ городовъ, какъ Пермь, Вятка, Кострома, которые разсчитывали на продолженіе линіи къ западу отъ предположен-

---

[1]) Отношенія министра финансовъ къ упр. дѣл. Ком. Министровъ отъ 4 авг. 1862 г., за № 68 и главно-упр. п. с. къ нему-же отъ 27 іюля 1862 г., за № 1197.

[2]) Историч. очеркъ начала и распространенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, изд. м-ва п. с. 1897 г. стр. 436.

[3]) Наша желѣзнодорожная политика, изд. Канц. Ком. Мин., т. I, стр. 190.

наго Рашетомъ участка, въ направленiи къ Москвѣ или Петербургу. Вмѣстѣ съ тѣмъ появленiе проекта Рашета и производство изысканiй Кокоревымъ не замедлили послужить толчкомъ для поисковъ новыхъ направленiй Уральской линiи.

Проектъ Богдановича.

Слѣдующiй по времени проектъ Уральской линiи принадлежитъ полковнику Евгенiю Васильевичу Богдановичу, командированному въ 1866 г., въ качествѣ чиновника особыхъ порученiй при министрѣ внутреннихъ дѣлъ, для выясненiя нуждъ населенiя Вятской и Пермской губ., которое терпѣло недостатокъ въ продовольствiи вслѣдствiе неурожая, бывшаго въ краѣ въ 1864 г. Исполнивъ непосредственно возложенное на него порученiе и устранивъ ближайшiя затрудненiя по продовольствiю въ упомянутыхъ губернiяхъ, Е. В. Богдановичъ въ мартѣ 1866 г. телеграммою довелъ до свѣдѣнiя министра внутреннихъ дѣлъ, статсъ-секретаря Валуева, что «единственнымъ надежнымъ средствомъ къ предупрежденiю голода въ Уральскомъ краѣ въ будущемъ была бы постройка желѣзной дороги изъ внутреннихъ губернiй въ Екатеринбургъ и далѣе до Тюмени». Къ этому присовокуплялось, что «такая дорога, будучи впослѣдствiи продолженной черезъ Сибирь къ китайской границѣ, получила-бы важное *стратегическое* и *международное* значенiе» [1]). *Такимъ образомъ Е. В. Богдановичъ является первымъ по времени и притомъ дальновиднымъ русскимъ иницiаторомъ сплошнаго черезъ Сибирь рельсоваго пути.*

Поставивъ себѣ цѣлью составить проектъ такой дороги, Е. В. Богдановичъ, послѣ разъѣздовъ по сѣверовосточному краю, посѣтилъ Западную Сибирь — Тобольскiй и Ишимскiй уѣзды, гдѣ дѣятельно изучалъ топографическiя условiя этихъ раiоновъ, а на возвратномъ пути въ С.-Петербургъ останавливался въ Казани и Нижнемъ Новгородѣ, для ознакомленiя со взглядами представителей мѣстныхъ промышленныхъ сферъ на постройку Уральской линiи, а вмѣстѣ съ тѣмъ и для возбужденiя среди нихъ сочувствiя къ своимъ начинанiямъ. Въ 1868 г. Е. В. Богдановичъ представилъ свои соображенiи о пользѣ сооруженiя Уральской линiи министру путей сообщенiя Мельникову, отъ кото-

---

[1]) Матерiалы къ исторiи вопроса о Сибирской желѣзной дорогѣ, въ приложенiи къ № 16 журнала «Желѣзнодорожное дѣло» за 1891 г., стр. 50.

раго и получилъ въ апрѣлѣ того же года извѣщеніе, что Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу министра, Высочайше соизволилъ разрѣшить ему, Богдановичу, произвести подробныя изысканія и составить проектъ желѣзной дороги отъ села Ершовки (близъ г. Сарапула) черезъ Екатеринбургъ на Тюмень. Изысканія эти были произведены въ 1868 г., а въ слѣдующемъ 1869 г. были предприняты дополнительныя изысканія по тому же направленію западно-сибирскимъ заводчикомъ Козеллъ-Поклевскимъ на его счетъ [1]).

Между тѣмъ, уже въ 1868 г. Богдановичемъ былъ составленъ проектъ новой линіи и изданъ въ видѣ брошюры подъ заглавіемъ: «Проектъ Сибирской-Уральской желѣзной дороги Е. В. Богдановича». Въ изданіи этомъ проводилась мысль о существенномъ значеніи проектированной линіи для Сибири и Урала, причемъ авторъ съ особою подробностью останавливался на выясненіи вліянія новаго пути на развитіе сибирской и средне-азіатской торговли, подкрѣпляя свои сужденія цифровыми данными. Въ частности значеніе желѣзной дороги для Сибири должно было, по заключенію Богдановича, выразиться также и увеличеніемъ цѣнности казенныхъ земель этой страны, расширеніемъ эксплоатаціи минеральныхъ ея богатствъ и облегченіемъ условій колонизаціи ея восточной окраины—Амурской области.

Основной задачей сооруженія новой линіи должно было служить соединеніе окраины съ центромъ Россіи посредствомъ «по возможности кратчайшей и постоянно дѣятельной желѣзной дороги», въ виду чего Е. В. Богдановичъ и указывалъ на необходимость, кромѣ сооруженія собственно Уральской линіи отъ Тюмени до Сарапула, еще и продолженія этой линіи къ западу черезъ Казань до Нижняго Новгорода. Но въ виду преждевременности «приступить къ продолженію устройства желѣзнаго пути отъ Тюмени до Нижняго Новгорода», Богдановичъ касался въ своей брошюрѣ лишь осуществленія участка отъ Сарапула до Тюмени; направленіе это признавалось болѣе выгоднымъ сравнительно съ линіею Рашета какъ по топографическимъ условіямъ

---

[1]) Тамъ-же, стр. 4.

(въ виду болѣе ровнаго характера пересѣкаемой мѣстности), такъ и потому, что вновь проектированная линія при продолженіи ея до Москвы имѣла бы меньшую длину, чѣмъ линія Рашета, и въ то же время привлекла бы болѣе грузовъ чѣмъ послѣдняя.

При опредѣленіи поверстной стоимости линіи Е. В. Богдановичъ исходилъ изъ средней поверстной нормы, опредѣлившейся въ то время при постройкѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 68.536 руб., въ виду чего общая стоимость его 700-верстной линіи составила-бы приблизительно 48 мил. руб.

Проектированное Богдановичемъ направленіе Уральской линіи получило названіе «южнаго» въ отличіе отъ «сѣвернаго» направленія линіи Рашета. Каждый изъ этихъ проектовъ къ концу 60-хъ годовъ пріобрѣлъ себѣ защитниковъ въ лицѣ представителей интересовъ пересѣкаемыхъ обѣими проектированными линіями раіоновъ; въ зависимости отъ этого, уже въ 1869—70 г.г., появились довольно многочисленныя поправки къ обоимъ проектамъ, имѣвшія задачей приблизить предположенныя линіи къ отдѣльнымъ городамъ или раіонамъ, представлявшимъ тотъ или другой интересъ для составителей этихъ поправокъ.

Проектъ Любимова.

Наиболѣе детальнымъ въ этомъ послѣднемъ отношеніи былъ проектъ пермскаго дѣятеля Любимова, составленный въ 1869 г. на основаніи произведенныхъ въ томъ же году изысканій по направленію отъ г. Перми черезъ г. Кунгуръ, Екатеринбургъ и Шадринскъ до Бѣлозерской слободы, расположенной на р. Тоболѣ, въ 50 верстахъ сѣвернѣе г. Кургана. Такое направленіе представляло, по заключенію автора проекта, ту выгоду, что пересѣкало наиболѣе населенные замледѣльческіе раіоны Пермской губерніи и при проведеніи вѣтви къ сѣверу отъ Екатеринбурга черезъ Нижне-Тагильскій заводъ до Кушвинскаго завода, а впослѣдствіи и до р. Яйвы, линія захватила бы въ полосу своего вліянія почти всѣ наиболѣе производительные горные заводы Урала, причемъ длина линіи Любимова была бы на 50 верстъ короче линіи Рашета (съ вѣтвью) и на 123 версты короче линіи Богдановича [1]).

[1]) *И. Любимовъ.* Записка къ проекту Пермско-Уральской ж. д. С.-Петербургъ, 1870.

Ходатайства представителей земствъ, городовъ и купечества.

Проектъ Любимова, являясь видоизмѣненіемъ предположеній Рашета и Богдановича, съ своей стороны немало содѣйствовалъ оживленію въ сѣверовосточномъ краѣ интереса къ проведенію Уральской линіи. При существованіи трехъ различныхъ проектовъ, у представителей мѣстныхъ земствъ и городскихъ управленій, а также среди торговыхъ классовъ этого края неминуемо должно было развиться стремленіе воспользоваться выгодами ожидаемой постройки и вмѣстѣ съ тѣмъ предотвратить, по возможности, проведеніе линіи по какому либо изъ варіантовъ, слишкомъ отдаленныхъ отъ заинтересованныхъ раіоновъ. Въ каждомъ изъ этихъ раіоновъ является тенденція выразить свои пожеланія передъ правительствомъ съ надлежащею ихъ мотивировкою; съ этой цѣлью городскими управленіями гор. Нижняго-Новгорода, Казани, Костромы, Вятки и Перми были образованы изъ особо избранныхъ лицъ «комитеты по желѣзнодорожному вопросу», которымъ поручалось подкрѣпить доводы въ пользу проведенія линіи черезъ городъ данными по топографіи близлежащихъ раіоновъ и по статистикѣ ихъ производительности, а равно и свѣдѣніями о транзитной торговлѣ съ Сибирью [1]).

Аналогичныя задачи были поручены и нѣкоторыми земствами особымъ уполномоченнымъ, коими и были составлены подробныя докладныя записки [2]); вмѣстѣ съ тѣмъ нѣкоторыми изъ земствъ были произведены и отдѣльныя изысканія; такъ напр., Нижегородскимъ и Казанскимъ губернскими земствами въ 1870 г. были сдѣланы изслѣдованія части береговъ р.р. Волги и Камы, съ цѣлью опредѣленія мѣстъ сооруженія желѣзнодорожныхъ мостовъ черезъ эти рѣки. Заявленія земствъ и городовъ сѣверовосточныхъ губерній вызвали оживленный обмѣнъ мнѣній въ періодической печати обѣихъ столицъ и провинціи, а въ С.-Петербургѣ разъяс-

---

1) Труды нѣкоторыхъ изъ этихъ коммисій были опубликованы въ формѣ брошюръ; одной изъ наиболѣе подробныхъ является напечатанный въ 1869 г. въ С.-Петербургѣ докладъ Н. П. Колюпанова, уполномоченнаго отъ Костромской коммисіи по желѣзнодорожному вопросу.

2) См. напр. Записки о сибирской желѣзной дорогѣ, изданныя въ 1869—1870 г.г. уполномоченными Казанскаго, Ярославскаго, Костромскаго и Вятскаго губернскихъ земствъ. Тождественная по содержанію записка была издана въ 1868 г. членомъ Казанскаго биржеваго комитета Шайкинымъ.

нію вопроса о направленіи Уральско-Сибирской линіи были посвящены въ 1870 г. нѣсколько засѣданій ученыхъ обществъ— Императорскаго Географическаго общества и Общества содѣйствія торговлѣ и промышленности. На засѣданія этихъ обществъ были приглашаемы въ качествѣ гостей представители купечества сѣверовосточныхъ губерній, причемъ во время преній выяснилось, что сочувствіе большинства было на сторонѣ южнаго направленія, т. е. линіи, предложенной Богдановичемъ, съ небольшими лишь ея варіантами [1]): это обстоятельство объясняется весьма замѣтно распространившимся воззрѣніемъ на необходимость соединенія рельсовымъ путемъ Урала съ Нижнимъ-Новгородомъ, какъ важнѣйшимъ торговымъ центромъ, къ которому уже была въ то время проведена линія отъ Москвы.

Для заявленія вновь зарождавшихся воззрѣній на желательность сооруженія Урало-Сибирской линіи отдѣльныя группы купцовъ и промышленниковъ уже съ конца 60-хъ годовъ начали представлять ходатайства, поддержаніе которыхъ поручалось иногда особымъ депутаціямъ. Такъ, въ 1868 г. представителями нѣкоторыхъ торговыхъ фирмъ Западной Сибири былъ составленъ «Всеподданнѣйшій адресъ сибирскаго купечества» съ ходатайствомъ о «дарованіи желѣзной дороги», чтобы «Сибирь внѣдрилась во едино въ единомъ государствѣ» [2]). Во всеподданнѣйшемъ адресѣ этомъ заключались пожеланія общаго характера, подобныя только-что приведенному, безъ указанія на направленіе просимой линіи и на ея предѣльный пунктъ.

Болѣе опредѣленный характеръ носило ходатайство купечества, торговавшаго на Нижегородской ярмаркѣ, изложенное въ адресѣ, поданномъ въ 1869 г. министру финансовъ Рейтерну. Въ этомъ адресѣ указывалось на Нижегородско-Тюменское направленіе Уральской дороги, какъ на наиболѣе выгодное и удобное, причемъ заявлялось, что, въ случаѣ осуществленія проекта сѣвернаго направленія съ обходомъ Нижняго-Новгорода и его яр-

---

[1]) Ср. Стенографическій отчетъ засѣданій отдѣленія статистики Имп. Рус. Географ. Общества по вопросу о направленіи Урало-Сибирской желѣзной дороги 1870 г.

[2]) Матеріалы, стр. 6—7.

марки, «изстари установившіеся русскіе торговые пути запустѣютъ и внутренней торговлѣ нанесенъ будетъ громадный ущербъ» [1]). Столь же рѣшительно высказались за южное направленіе и представители «купечества восточной и западной Сибири, Пермской и другихъ губерній, ведущаго торговлю на Ирбитской ярмаркѣ», въ постановленіи своемъ отъ 26 февраля 1868 г., состоявшемся при обсужденіи поступившаго по предмету выбора направленія Уральской желѣзной дороги запроса генералъ-губернатора Западной Сибири Хрущова [2]). Въ слѣдующемъ 1869 г. отъ той же группы торговцевъ прибыла въ С.-Петербургъ депутація для поддержанія ихъ заявленія. Въ пользу южнаго направленія высказались и посѣтившія въ 1869 г. столицу депутаціи отъ Нижегородскаго и Казанскаго губернскихъ земствъ, отъ Казанскаго биржеваго комитета и отъ городскихъ обществъ Нижняго-Новгорода и Казани.

Съ другой стороны, въ пользу сѣвернаго направленія были сдѣланы заявленія Пермскимъ «комитетомъ по желѣзнодорожному вопросу» и вятскимъ губернскимъ земскимъ собраніемъ, которое въ засѣданіи 5 декабря 1867 г. признало это направленіе наиболѣе удовлетворяющимъ «мѣстнымъ земскимъ интересамъ» [3]). Подобная оцѣнка значенія будущей Уральской желѣзной дороги съ точки зрѣнія *мѣстнаго* ея значенія для каждаго раіона характеризовала собою, однако, и всѣ остальныя «ходатайства» о сооруженіи этой линіи.

Заключенія генералъ-губернаторовъ Западной Сибири.

При такомъ почти повсемѣстномъ, въ сѣверовосточныхъ губерніяхъ, пробужденіи интереса къ предположеніямъ о постройкѣ Уральско-Сибирской линіи, вопросъ этотъ обратилъ на себя вниманіе и администраціи Западной Сибири. Еще въ 1864 г., генералъ-губернаторъ Западной Сибири Дюгамель въ своемъ всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1863 г. указывалъ на крайне неудовлетворительное состояніе путей, соединяющихъ Сибирь съ внутренними губерніями Россіи, которое затрудняло перевозку туземныхъ произведеній и являлось одною изъ главныхъ причинъ

---

1) Тамъ-же, стр. 7.

2) Текстъ этого постановленія приведенъ въ вышеупомянутыхъ «Матеріалахъ», стр. 11—15.

3) Тамъ-же, стр. 9.

того, что «западная Сибирь не имѣла полнаго развитія въ промышленномъ отношеніи, несмотря на естественныя богатства страны».

Назначенный въ 1867 г. преемникомъ Дюгамеля генералъ-адъютантъ Хрущовъ вполнѣ раздѣлялъ мнѣніе своего предшественника, и, начиная съ 1868 г., ежегодно указывалъ въ своихъ всеподданнѣйшихъ отчетахъ по управленію Западной Сибирью на настоятельную необходимость содѣйствія правительства культурному и промышленному развитію Сибири, разрѣшеніемъ въ положительномъ смыслѣ вопроса о соединеніи Западной Сибири рельсовымъ путемъ съ центромъ Европейской Россіи. Въ 1869 г., когда этотъ вопросъ началъ вызывать особенно оживленный обмѣнъ мнѣній, Хрущовъ выступилъ ревностнымъ защитникомъ идеи о постройкѣ новой линіи къ Сибири, представивъ на Высочайшее благоусмотрѣніе Императора Александра II посвященную этому вопросу всеподданнѣйшую записку. Основныя положенія, изъ которыхъ исходилъ Хрущовъ въ этой запискѣ, заключались въ признаніи отдаленности Сибири отъ центра Россіи «главнѣйшею причиною слабаго развитія этого края», а также и въ категорическомъ утвержденіи, что «одна только желѣзная дорога отъ рѣчныхъ системъ Западной Сибири до Москвы можетъ развить въ Сибири торгово-промышленную дѣятельность и обезпечить ее въ политическомъ отношеніи».

Признавая далѣе, что для пользы торговли Россіи и Сибири необходима дорога кратчайшая, генералъ-губернаторъ Западной Сибири склонялся къ принятію направленія линіи, предложеннаго Е. В. Богдановичемъ (отъ Нижняго-Новгорода до Тюмени). При обсужденіи значенія постройки этой линіи, Хрущовъ неминуемо долженъ былъ коснуться и вопроса о роли, которую эта постройка должна играть по отношенію къ уральской горной промышленности. Вопросъ этотъ разрѣшался съ точки зрѣнія интересовъ Сибири, по мнѣнію Хрущова, въ томъ смыслѣ, что «горнозаводская дорога въ Пермской губерніи, имѣя совершенно особую цѣль, должна быть устроена въ видѣ вѣтвей, къ главной линіи, какъ того требуетъ географическое положеніе заводовъ, дешевымъ способомъ по примѣру горныхъ дорогъ въ Швеціи

и Норвегіи». Въ заключеніи своей всеподданнѣйшей записки Хрущовъ приводилъ указанныя выше ходатайства Нижегородскихъ и Западно-Сибирскихъ торговцевъ о сооруженіи желѣзной дороги.

Соображенія генералъ-губернатора Западной Сибири были нѣсколько подробнѣе изложены въ его всеподданнѣйшемъ отчетѣ по управленію краемъ за 1869 г., въ которомъ Хрущовъ касался также вопроса о продолженіи линіи вглубь Сибири. Въ этомъ отношеніи онъ высказался за соблюденіе строгой постепенности и осмотрительности, полагая, что «задачей настоящаго времени должно быть соединеніе только Европейской Россіи съ Обскимъ бассейномъ, т. е. дорога отъ р. Камы должна быть доведена до города Тюмени, находящагося въ прямыхъ сношеніяхъ съ Томскомъ посредствомъ пароходовъ». Вмѣстѣ съ тѣмъ Хрущовъ находилъ, что дорога отъ Екатеринбурга до Тюмени «всегда будетъ имѣть свое значеніе въ виду быстро возрастающаго судоходнаго движенія по всѣмъ воднымъ путямъ», и что лишь «когда будетъ проведена эта дорога и обстоятельства покажутъ, что по населенности и экономическому развитію южной части Тобольской губерніи и киргизской степи можно безъ ущерба протянуть рельсовый путь на протяженіи 500 верстъ,—тогда можно будетъ приступить къ постройкѣ желѣзной дороги отъ Екатеринбурга на Камышловъ, Курганскій округъ, Петропавловскъ и Омскъ».

Обсужденіе вопроса объ Уральско-Сибирской линіи въ комитетѣ желѣзныхъ дорогъ.

Энергія и послѣдовательность, съ которыми генералъ-губернаторъ Западной Сибири высказывался за сооруженіе Уральско-Сибирской желѣзной дороги, не остались безъ вліянія на положеніе этого вопроса при разсмотрѣніи его въ высшихъ правительственныхъ сферахъ. Къ этому времени министръ путей сообщенія Мельниковъ уже заявлялъ о желательности осуществленія линіи черезъ Уральскій хребетъ, относя эту линію къ числу дорогъ *второй* категоріи, включенныхъ въ проекты новой сѣти желѣзныхъ дорогъ, которые въ 1866 и 1868 г.г. были представлены Комитету желѣзныхъ дорогъ [1]). Въ проектъ сѣти 1866 г. была внесена въ числѣ линій, могущихъ быть полезными впослѣдствіи (когда будетъ обезпе-

[1]) См. изданіе Канц. Ком. Министровъ: «Наша желѣзнодорожная политика», Т. I, стр. 187, 190, 330 и слѣд.

*

чено исполненіе болѣе нужныхъ путей), и предложенная въ 1861 г. инженеромъ Рашетомъ дорога отъ Перми до Тюмени; двумя годами позднѣе Мельниковъ снова включилъ Уральскую линію въ сѣть дорогъ, которыя могутъ быть сооружены при содѣйствіи правительства, не относя, однако, этой линіи къ числу «самонужнѣйшихъ» линій, составлявшихъ первую категорію; вмѣстѣ съ тѣмъ, министръ путей сообщенія указывалъ на нѣсколько новыхъ направленій Уральской линіи, предложенныхъ въ проектахъ Богдановича, Любимова и др., объясняя, что линія можетъ быть проведена «отъ Сарапула, или Осы, или Перми, черезъ Екатеринбургъ, до Тюмени или Ялуторовска, или другаго пункта свободнаго судоходства сибирскихъ рѣкъ».

Если, такимъ образомъ, постройка Уральской линіи въ концѣ 60-хъ годовъ еще относилась къ области предположеній для болѣе или менѣе отдаленнаго будущаго, то уже въ 1870 году быстрѣйшему разрѣшенію этого вопроса былъ данъ толчекъ упомянутымъ выше всеподданнѣйшимъ ходатайствомъ генералъ-губернатора Западной Сибири. По повелѣнію Императора Александра II, записка Хрущова была препровождена въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, и практическіе результаты этого Высочайшаго распоряженія не замедлили высказаться уже въ началѣ 1870 года при обсужденіи членами названнаго Комитета предположеній о новыхъ линіяхъ исправлявшаго должность министра путей сообщенія графа Бобринскаго. Въ числѣ 18 новыхъ дорогъ, предложенныхъ гр. Бобринскимъ на утвержденіе Комитета, находилась и Уральская линія, представлявшаяся, по заключенію и. д. министра путей сообщенія, необходимою для развитія горнозаводской промышленности, причемъ направленіе ея, за неимѣніемъ достаточно точныхъ данныхъ, не опредѣлялось.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, разсмотрѣвъ предположенія гр. Бобринскаго, призналъ относительно Уральской линіи, что «по неоспоримой пользѣ и важному государственному значенію, которое она будетъ имѣть для горнозаводской промышленности и для сибирской торговли, какъ путь, соединяющій Камскій бассейнъ съ обширнымъ бассейномъ сибирскихъ рѣкъ», дорога эта «принадлежитъ къ числу самонужнѣйшихъ, именно на пространствѣ

отъ р. Камы до р. Тобола, протяженіемъ около 700 верстъ». Высказавшись такимъ образомъ принципіально за осуществленіе Уральской линіи, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ въ то же время нашелъ нужнымъ освѣтить новыми и притомъ наиболѣе достовѣрными данными вопросъ о выгоднѣйшемъ направленіи этой линіи, который былъ въ то время значительно осложненъ многочисленными проектами. Съ этою цѣлью Комитетъ единогласно постановилъ командировать на мѣсто спеціальную коммисію въ составѣ инженеровъ и техниковъ министерства путей сообщенія.

Такое заключеніе Комитета желѣзныхъ дорогъ вполнѣ совпадало и съ воззрѣніемъ генералъ-губернатора Западной Сибири на необходимость проведенія дороги черезъ Уральскій хребетъ. Но взляды членовъ Комитета совершенно расходились съ мнѣніемъ Хрущова по вопросу о томъ, какіе интересы должны быть поставлены на первый планъ при осуществленіи новаго пути—нужды-ли уральской горной промышленности или выгоды сибирской торговли.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ полагалъ необходимымъ поставить на видъ имѣвшей быть командированной на мѣсто коммисіи, что главнымъ условіемъ при выборѣ ею направленія Уральской линіи должно быть «удовлетвореніе нуждамъ горнозаводской промышленности въ связи съ обезпеченіемъ заводовъ хорошимъ каменноугольнымъ топливомъ», и что «при соблюденіи этого условія избранная линія должна соотвѣтствовать, по возможности, потребностямъ сибирскаго транзита». Всѣ эти предположенія Комитета желѣзныхъ дорогъ были Высочайше утверждены Императоромъ Александромъ II 24 марта 1870 года.

Заключенія Коммисіи инж. Гельмерсена (1871 г.).

Для изслѣдованія направленія Уральской линіи была образована весною того же года и. д. министра путей сообщенія, по соглашенію съ министромъ финансовъ Рейтерномъ, предположенная Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ коммисія подъ предсѣдательствомъ инженера Гельмерсена, которая въ апрѣлѣ слѣдующаго 1871 г. уже представила Комитету свой отчетъ. Изученіе мѣстныхъ условій привело коммисію къ заключенію, нѣсколько противорѣчившему распространеннымъ въ то время въ правительственныхъ и общественныхъ сферахъ взглядамъ и выразившемуся въ убѣжденіи, «что

удовлетвореніе интересамъ уральской горнозаводской промышленности и сибирской транзитной торговли одною общею желѣзнодорожною линіею невозможно», въ виду того, что заводская промышленность требуетъ линіи, направленной отъ г. Екатеринбурга на сѣверъ къ г. Перми вдоль Урала, по заводамъ, и соединяющей эти послѣдніе съ каменноугольными залежами, расположенными къ сѣверу отъ р. Чусовой, между тѣмъ какъ сибирскій транзитъ требуетъ другой линіи—съ востока на западъ, отъ Екатеринбурга къ низовьямъ р. Камы, для дальнѣйшаго соединенія съ гор. Казанью и Нижнимъ-Новгородомъ.

Одновременное проведеніе обѣихъ этихъ линій коммисія считала однако нежелательнымъ, такъ какъ оно могло бы повліять неблагопріятно на финансовую сторону предпріятія въ виду неизбѣжной между обѣими линіями конкурренціи. Поэтому, коммисія, руководясь преподанными ей Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ указаніями, высказалась за необходимость «временно пожертвовать оживленіемъ сибирскаго транзита въ пользу развитія другихъ, не менѣе существенныхъ государственныхъ интересовъ—уральскаго желѣзнаго производства и каменноугольнаго дѣла» и ограничиться на первый разъ проведеніемъ лишь сѣверной линіи (т. е. отъ Екатеринбурга до Перми), допустивъ осуществленіе другой, южной линіи уже впослѣдствіи, «въ болѣе или менѣе скоромъ будущемъ, когда сѣверное направленіе вліяніемъ своимъ успѣетъ пробудить рудныя и каменноугольныя сокровища, покоящіяся въ сѣверной полосѣ между Ураломъ и Камою».

Такіе выводы коммисіи 1870 года не воспрепятствовали, однако, ея членамъ отнестись весьма сочувственно и къ идеѣ объ осуществленіи той «сибирской транзитной» линіи, постройку которой они, по необходимости, должны были признать возможною лишь «въ болѣе или менѣе скоромъ будущемъ». Указавъ на выгоднѣйшее направленіе будущей транзитной линіи къ востоку отъ Екатеринбурга черезъ Камышловъ къ Тюмени, съ проведеніемъ впослѣдствіи вѣтви на г. Шадринскъ и Курганъ, коммисія заключила свой отчетъ «выраженіемъ мысли, что если-бы и требовались нѣкоторыя жертвы для скорѣйшаго осуществленія связи Сибири съ Россіею, то передъ ними не слѣдовало-бы останавли-

ваться въ виду того, что и при настоящемъ застоѣ производительныхъ своихъ силъ Сибирь составляетъ для Россіи одну изъ основныхъ опоръ ея могущества [1])».

Отчетъ коммисіи 1870 года былъ разсмотрѣнъ Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ въ засѣданіи 1 мая 1871 г. Раздѣляя воззрѣніе коммисіи на невозможность удовлетворенія интересовъ горныхъ заводовъ и сибирскаго транзита одною общею линіею, Комитетъ призналъ, что сооруженіе Уральской линіи, въ видахъ поддержанія и развитія горнаго производства, по указанному коммисіею направленію «необходимо сколь возможно неотлагательно» и составляетъ потребность болѣе настоятельную, чѣмъ постройка желѣзной дороги для сибирской транзитной торговли»—тѣмъ болѣе, что съ устройствомъ дороги къ Уралу транзитъ этотъ будетъ уже нѣсколько облегченъ. Комитетъ находилъ, однако, что такой выборъ направленія Уральской линіи не предрѣшаетъ вопроса объ избраніи направленія для Сибирской транзитной желѣзной дороги, а равно и о соединеніи Сибири съ сѣтью существовавшихъ уже дорогъ Европейской Россіи [2]). Журналъ Комитета желѣзныхъ дорогъ получилъ Высочайшее утвержденіе 11 мая 1871 г.

Для вопроса о направленіи Сибирской линіи такое рѣшеніе Комитета желѣзныхъ дорогъ имѣло существенное значеніе: если осуществленіе Сибирской транзитной линіи какъ-бы отсрочивалось на неопредѣленное время, то, съ другой стороны, принципіальное разрѣшеніе постройки Уральской линіи устранило изъ числа факторовъ, вліявшихъ на выборъ направленія транзитной линіи, попеченія о горнозаводскихъ интересахъ сѣвернаго Урала.

Для постройки Уральской линіи, имѣвшей спеціальное значеніе горнозаводской дороги и долженствовавшей лишь какъ-бы побочно облегчать условія транзитной сибирской торговли, въ 1873 г. было образовано «Общество Уральской ж. д.» и дорога съ нѣкоторымъ опозданіемъ была отстроена къ 1878 г. [3]).

---

1) Отчетъ Выс. учр. Коммисіи для изслѣдованія выгоднѣйшаго направленія Уральской желѣзной дороги, 1870 г.

2) Журналъ Комитета желѣзныхъ дорогъ 1 Мая 1871 г.

3) Данныя по исторіи сооруженія Уральской ж. д. приведены во II томѣ изд. Канц. Ком. Мин. «Наша желѣзнодорожная политика».

Доводы, представленные въ 1871—1875 г.г. за проведеніе «транзитной» линіи къ Сибири по направленіямъ сѣверному и южному.

Что же касается Сибирской линіи, то первая половина 70-хъ годовъ ознаменовалась въ исторіи этой дороги особою напряженностью той борьбы за направленіе рельсоваго пути въ предѣлахъ Европейской Россіи, которая, какъ выше было указано, началась въ концѣ 60-хъ годовъ XIX столѣтія. Оживленію этой борьбы въ значительной степени способствовало то обстоятельство, что министерствомъ путей сообщенія въ 1872—1874 г.г. были предприняты изысканія для выясненія техническихъ затрудненій и стоимости соединенія Урала рельсовымъ путемъ съ внутренними желѣзными дорогами. Изысканія эти были произведены по тремъ направленіямъ: 1) отъ С.-Петербурга черезъ Рыбинскъ, Кострому, Кинешму и Вятку до Перми на соединеніе въ этомъ послѣднемъ пунктѣ съ Уральскою горнозаводскою линіею, 2) отъ Нижняго-Новгорода по лѣвому берегу р. Волги на Казань и Красноуфимскъ до Екатеринбурга и 3) отъ г. Алатыря на Уфу и Златоустовскіе заводы до Челябинска. Первая изъ этихъ трехъ линій соотвѣтствовала проектированному въ 60-хъ годахъ сѣверному направленію, вторая—«южному» направленію, предложенному въ 1866 г. Богдановичемъ; что же касается направленія отъ Уфы до Челябинска, то изысканія по этому направленію производились, вслѣдствіе возникшаго въ началѣ 70-хъ годовъ и вскорѣ оставленнаго безъ дальнѣйшей разработки (какъ преждевременнаго) предположенія удовлетворить одною и тою же линіею потребностямъ и сибирскаго и среднеазіатскаго транзита [1]).

Ходатайства о проведеніи Сибирской транзитной линіи по каждому изъ двухъ первыхъ направленій—«южному» и «сѣверному» продолжали ежегодно поступать въ центральныя управленія еще до производства правительственныхъ изысканій. Казанскія губернское земство, городская дума и биржа, въ быт-

1) Мысль о проведеніи желѣзной дороги въ Среднюю Азію совмѣстно съ Сибирской линіей была впервые высказана въ концѣ 60-хъ годовъ полк. Богдановичемъ, который направлялъ среднеазіатскую линію отъ Екатеринбурга по долинѣ Сары-Су къ Ташкенту; этотъ проектъ въ 1875 г. былъ докладываемъ его авторомъ на Парижскомъ международномъ Географическомъ конгрессѣ и встрѣтилъ полное сочувствіе со стороны членовъ конгресса. Въ 1873 г. извѣстный строитель Суэцкаго канала Фердинандъ Лессепсъ, создавъ проектъ среднеазіатской дороги, сначала предлагалъ вести ее отъ Оренбурга къ Ташкенту, а затѣмъ, въ заявленіи, поданномъ 9 Ноября 1873 г. на имя министра путей сообщенія гр. Бобринскаго, высказываясь за ея соединеніе съ проектированной Богдановичемъ линіей въ Екатеринбургѣ,

ность Государя Императора Александра II въ Казани, въ августѣ 1871 г., представили всеподданнѣйшій адресъ съ ходатайствомъ о проведеніи Сибирской линіи по южному направленію. Въ 1874—1875 г.г. за то-же направленіе были поданы адресы купечествомъ, торгующимъ на Нижегородской ярмаркѣ (министрамъ финансовъ и путей сообщенія). За южное же направленіе ходатайствовали передъ министромъ путей сообщенія въ 1875 г. дворянство и земство Казанской губерніи, г. Казань и представители лѣсной торговли и промышленности, а также депутаты отъ Нижегородскаго и Казанскаго земствъ. За это направленіе высказались послѣдовательно и генералъ-губернаторы Западной Сибири Дюгамель, Хрущовъ и Казнаковъ. Съ другой стороны, за проведеніе Сибирской линіи по сѣверному направленію были представлены въ министерства путей сообщенія и внутреннихъ дѣлъ ходатайства, возбужденныя губернскими земскими собраніями Пермскимъ, Вятскимъ, Костромскимъ и Вологодскимъ и уѣздными—Кинешемскимъ, Шуйскимъ и Тихвинскимъ, а также мѣстными городскими обществами. Ходатайства эти были поддержаны и губернаторами Вятскимъ, Костромскимъ и Вологодскимъ. О томъ же ходатайствовали городскія общества Тобольское и Архангельское.

Доводы, высказанные сторонниками каждаго изъ двухъ спорныхъ направленій, продолжали сохранять тотъ же характеръ защиты почти исключительно мѣстныхъ интересовъ, который они имѣли еще въ 60-хъ годахъ, при возникновеніи первыхъ проектовъ Сибирской линіи (см. выше), но отличались при этомъ нѣсколько бо̀льшею опредѣленностью и законченностью.

Главнѣйшій доводъ, приводившійся въ пользу «южнаго» направленія, заключался въ томъ, что оно совпадало съ тѣмъ искон-

---

указывалъ на выгоды, которыя извлекли бы отъ проведенія среднеазіатской дороги наши внутренніе рынки—Москва и Нижній-Новгородъ. Въ томъ же 1873 г. былъ составленъ новый проектъ среднеазіатской линіи до Ташкента извѣстнымъ путешественникомъ по Китаю, предсѣдателемъ берлинскаго географическаго общества, барономъ Рихтгофеномъ, который также совѣтовалъ соединить эту линію съ Сибирской дорогой и смотрѣлъ на нее, какъ на головную линію азіатской желѣзнодорожной сѣти, имѣвшей въ будущемъ привести въ непосредственное сообщеніе бассейны Атлантическаго, Индійскаго и Тихаго океановъ (Матеріалы къ исторіи вопроса о Сибирской жел. дор., стр. 197—201).

нымъ путемъ, по которому уже вѣками шла сибирская торговля, и что постройка сѣверной линіи отозвалась-бы весьма неблагопріятно на перевозкѣ товаровъ, идущихъ на югъ Россіи, низовья Волги, Кавказъ, а также въ Бухару и Персію. Это воззрѣніе было съ особою энергіею поддерживаемо генералъ-адъютантомъ Казнаковымъ, заявившимъ во всеподданнѣйшей запискѣ, поданной Императору Александру II въ апрѣлѣ 1875 г., что измѣнять «самопроизвольно и безъ нужды—естественное направленіе сибирской торговли и пытаться создать въ отдаленномъ и неизвѣстномъ будущемъ новыя связи для Сибири въ малопроизводительномъ сѣверѣ Россіи было-бы едва-ли удобно и выгодно для государственной казны и во всякомъ случаѣ пало-бы тяжелымъ бременемъ и косвеннымъ налогомъ на транзитную торговлю Сибири съ Россіею».

Такія соображенія о сибирской торговлѣ находились въ тѣсной связи съ опасеніями, которыя ощущались въ то время въ торговыхъ и промышленныхъ сферахъ нѣкоторыхъ губерній, какъ-то: Нижегородской и Казанской. Такъ, въ вышеупомянутомъ всеподданнѣйшемъ адресѣ казанцевъ 1871 г. высказывалось, что если г. Казань останется «въ сторонѣ отъ главнаго пути, соединяющаго Сибирь съ Нижнимъ-Новгородомъ и Москвою, то вѣковое значеніе Казани въ торговлѣ съ востокомъ будетъ подорвано въ самомъ основаніи» [1]). Относительно Нижняго-Новгорода такое же опасеніе было выражено въ адресѣ купечества, торгующаго на Нижегородской ярмаркѣ (1874 г.), въ которомъ указывалось, что «обходить эту ярмарку рельсовымъ путемъ—значитъ погубить ее, къ великому ущербу государственнаго и народнаго хозяйства» [2]).

Съ южнымъ направленіемъ были связаны и интересы горныхъ заводчиковъ южнаго Урала, которые стремились достигнуть возможности постоянно и удобно сбывать свои произведенія въ бассейнъ Волги, на югъ Россіи и въ Москву, безъ расходовъ по перегрузкѣ и по устройству особыхъ складовъ на пристаняхъ. Особенное же значеніе придавалось защитниками южнаго

---

1) Матеріалы къ исторіи вопроса о Сибирской желѣзной дорогѣ.

2) Тамъ-же, стр. 28.

направленія тому доводу, высказанному еще въ 1866 г. полковникомъ Богдановичемъ, что оно представляло собою кратчайшее соединеніе Тюмени и Урала съ Москвою; при этомъ указывалось, что хотя сѣверное направленіе и приближаетъ Сибирь къ Петербургу, но за то удаляетъ ее отъ Москвы и юга Россіи, и что, тогда какъ Петербургъ служитъ мѣстомъ сбыта только для нѣкоторой части сибирскаго сырья, какъ-то—сала и льнянаго сѣмени, Москва является главнымъ рынкомъ, кромѣ уральскаго желѣза, еще и для кяхтинскихъ чаевъ.

Наконецъ, сторонники южной линіи неоднократно ссылались въ своей полемикѣ съ приверженцами сѣверной дороги и на то, что послѣдняя прошла бы по малонаселенному и частью даже пустынному краю, на всемъ протяженіи котораго не было ни одного пункта, который могъ бы сдѣлаться рынкомъ для сибирскихъ товаровъ; между тѣмъ, при проведеніи линіи по южному направленію она прорѣзала-бы населенный и промышленный край и послужила бы къ дальнѣйшему развитію его производительныхъ силъ.

Защитники сѣвернаго направленія Сибирской линіи, съ своей стороны, особенно настаивали въ своихъ ходатайствахъ на томъ, что проведеніе линіи по этому направленію, захватывавшему почти третью часть Россіи, совершенно лишенную въ то время удобныхъ путей сообщенія, не преминуло бы обезпечить обширный сбытъ значительнымъ запасамъ лѣсныхъ произведеній сѣверныхъ губерній, развить эксплоатацію богатыхъ соляныхъ промысловъ и желѣзныхъ рудъ этого края и облегчить подвозъ туда хлѣба въ неурожайные годы.

Далѣе указывалось и на то, что сѣверная линія, не лишая Сибирь соединенія съ Москвою черезъ Ярославль или Кинешму, въ то же время связала-бы кратчайшимъ путемъ Сибирь съ Петербургомъ и доставила-бы Сибири при посредствѣ р. Сѣверной Двины и предполагавшейся тогда Вятско-Двинской желѣзной дороги самостоятельный Архангельскій портъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ сѣверная линія соединила бы сибирскаго потребителя прямымъ путемъ съ ярославскими и костромскими фабриками и, доставляя удобный выходъ товарамъ всего сѣверовостока Россіи, облегчила-

бы товарное движеніе по центральнымъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, которыя по временамъ загромождались товарами средней и юго-восточной Россіи.

Наконецъ, сѣверное направленіе представляло, въ глазахъ его сторонниковъ, и то преимущество передъ южнымъ, что оно не совпадало, подобно послѣднему, съ естественнымъ воднымъ путемъ по р.р. Волгѣ и Камѣ,—который, благодаря дешевизнѣ пароходнаго фрахта въ сравненіи съ желѣзнодорожными тарифами, продолжалъ-бы привлекать къ себѣ всѣ малоцѣнные грузы, какъ-то: хлѣбъ, соль, желѣзо и т. п. [1]).

Представленіе министра путей сообщенія Посьета о Сибирской желѣзной дорогѣ 1875 г.

Всѣ ходатайства о проведеніи Сибирской линіи по каждому изъ спорныхъ направленій были всесторонне разсмотрѣны въ министерствѣ путей сообщенія подъ непосредственнымъ руководствомъ завѣдывавшаго техническою и инспекторскою частью по желѣзнымъ дорогамъ, нынѣ предсѣдателя Инженернаго совѣта В. В. Салова; по сопоставленіи ихъ съ данными, добытыми помянутыми выше изысканіями 1872—74 г.г., министръ путей сообщенія Посьетъ призналъ возможнымъ войти, въ маѣ 1875 г., съ представленіемъ объ избраніи направленія для Сибирской транзитной линіи въ Комитетъ Министровъ, въ которомъ, послѣ упраздненія въ 1873 г. комитета желѣзныхъ дорогъ, сосредоточилось непосредственное разсмотрѣніе вопросовъ объ осуществленіи новыхъ линій. Представленіе это имѣетъ для исторіи Сибирской магистрали особый интересъ въ виду положенной въ основу его мысли, что проектированная транзитная линія составитъ лишь первое звено великаго Сибирскаго пути, долженствующаго современемъ стать общенародной торговой дорогой на Дальній Востокъ. Общегосударственная важность сооруженія такого пути, по заключенію Посьета зависѣла, отъ того, что «Сибирь, при настоящемъ ея населеніи и при настоящихъ ея границахъ, измѣнила сохранявшееся за нею въ продолженіе вѣковъ до конца первой половины настоящаго столѣтія значеніе

---

1) Ходатайства сторонниковъ обоихъ направленій Сибирской транзитной линіи сохраняются въ архивѣ министерства путей сообщенія по управленію по сооруженію желѣзныхъ дорогъ; сущность этихъ ходатайствъ изложена въ представленіи министра путей сообщенія въ Комитетъ Министровъ 1875 г., о которомъ будетъ идти рѣчь ниже.

пустынной, отрѣзанной отъ всего образованнаго міра, страны ссыльныхъ», и что въ виду этого «необходимо дать и богатой Сибири возможность вступить на путь развитія», что могло бы быть достигнуто проведеніемъ рельсоваго пути, который «долженъ связать сѣть желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей Европейской Россіи съ большимъ воднымъ путемъ, ведущимъ къ Тихому океану—съ системою р. Амура». Тѣмъ не менѣе, сооруженіе Сибирской магистрали представлялось министру путей сообщенія дѣломъ лишь «весьма отдаленнаго будущаго, благодаря громадности предпріятія какъ въ техническомъ, такъ и финансовомъ отношеніи» (длина Сибирской линіи отъ р. Волги до Амура опредѣлялась Посьетомъ въ 5,650 вер., при строительной стоимости въ 250 милліоновъ руб.), и потому министръ путей сообщенія долженъ былъ ограничиться указаніемъ, что Сибирскую желѣзную дорогу необходимо будетъ провести между главными административными центрами Европейской Россіи и Иркутскомъ, какъ главнымъ центромъ Восточной Сибири по «математически кратчайшему разстоянію между этими пунктами», соотвѣтствующему проведенной между ними «дугѣ большаго круга». По объясненію Посьета, это кратчайшее разстояніе составляло между Москвою и Иркутскомъ 3,953 вер., причемъ указанная дуга въ своей вершинѣ отклонялась къ сѣверу до 59 параллели и проходила въ 64 верстахъ сѣвернѣе г. Перми, въ 70 вер.—г. Тобольска, въ 105 вер.—г. Томска и въ 100 вер. сѣвернѣе г. Красноярска. Относительно же европейскаго участка будущей Сибирской магистрали Посьетъ заявилъ Комитету, что и этотъ участокъ дороги, который долженъ соединить Волгу съ системою сибирскихъ рѣкъ, какъ первое звено магистрали, слѣдуетъ направить такъ, чтобы онъ совпалъ съ будущимъ направленіемъ этого послѣдняго пути. Послѣ этихъ общихъ основныхъ положеній сообщались выводы, добытые изысканіями, произведенными по обоимъ спорнымъ направленіямъ транзитной линіи, и выяснившіе, что при осуществленіи по сѣверному направленію линія будетъ на 177 вер. короче, нежели по южному, и потребуетъ на 600,000 куб. саж. менѣе земляныхъ работъ, при сбереженіи въ общей строительной стоимости линіи около 920.000 руб. (62.940.840 руб.—по сѣвер-

ному направленію противъ 63.032.780 р. по южному). Далѣе, приводились полученныя отъ генералъ-губернатора Западной Сибири Хрущова наиболѣе достовѣрныя для того времени данныя о количествѣ грузовъ, ежегодно передвигавшихся изъ Сибири и Урала во внутреннюю Россію и обратно. Эти данныя привели Посьета къ заключенію, что сибирское сырье тяготѣло преимущественно къ С.-Петербургскому порту, и что, съ другой стороны, ввозимые въ Сибирь товары удобнѣе отправлять изъ порта, т. е. Петербурга, а впослѣдствіи и Архангельска, чѣмъ изъ Москвы, а мануфактуру—изъ фабрикъ сѣвернаго промышленнаго раіона.

Заявляя себя на основаніи этихъ соображеній сторонникомъ сѣвернаго направленія, Посьетъ находилъ, что постройка линіи по этому направленію будетъ имѣть весьма благотворное культурное вліяніе на сѣверный край Европейской Россіи и представитъ значительныя выгоды для разработки главныхъ рудныхъ мѣсторожденій Урала, расположенныхъ сѣвернѣе Нижняго Тагила. Въ заключеніе министръ путей сообщенія указывалъ, что онъ полагалъ бы вести западную часть Сибирской магистрали по направленію отъ Артамоновской пристани, на р. Тоболѣ, черезъ Ирбитъ до Перми (протяженіемъ въ 764 версты) и далѣе на Котельничъ, Макарьевъ, Кострому и Ярославль до Рыбинска (въ 1,088 вер. длиною).

Разсмотрѣніе представленія Посьета въ Комитетѣ Министровъ.

При разсмотрѣніи представленія Посьета въ Комитетѣ Министровъ произошло разногласіе. 3 члена Комитета (Герстфельдъ, Шернваль и бывшій министръ путей сообщенія Мельниковъ) присоединились ко всѣмъ доводамъ Министра Путей Сообщенія, придя къ заключенію, что «сѣверная линія Сибирской желѣзной дороги соединяетъ въ себѣ явное преимущество противъ южной линіи во всѣхъ отношеніяхъ, долженствующихъ служить основаніемъ таковаго сравненія, т. е. въ отношеніи длины пути, стоимости сооруженія, расходовъ при эксплоатаціи, удовлетворенія потребностямъ торговли и промышленности, и если нѣсколько уступаетъ южной въ отношеніи населенія, то, съ другой стороны, представляетъ значительное преимущество въ отношеніи вліянія на развитіе страны, черезъ которую пролегаетъ». Къ существеннымъ преимуществамъ сѣвернаго направленія, по заключенію 4 упомянутыхъ

лицъ, относились еще три важные факта: 1) что оно связываетъ Вологодскую желѣзную дорогу съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ посредствомъ моста черезъ Волгу у Ярославля, 2) открываетъ двойное сообщеніе съ Москвою черезъ Ярославль и Кинешму и, наконецъ, 3) даетъ возможность связать дальній сѣверъ и Архангельскій портъ съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ посредствомъ линіи около 400 верстъ отъ Вятки до Сѣверной Двины, чѣмъ будетъ способствовать развитію существующихъ уже на сѣверѣ въ значительной степени задатковъ и началъ судостроенія и коммерческаго флота.

Съ другой стороны, предсѣдатель Комитета Министровъ (П. Н. Игнатьевъ) и 19 лицъ [1]) высказались за южное направленіе, согласившись съ подробно мотивированнымъ заявленіемъ, сдѣланнымъ въ пользу этого направленія предсѣдателемъ департамента государственной экономіи Абазою.

Въ заявленіи этомъ Абаза исходилъ изъ той основной мысли, что при обсужденіи вопроса о направленіи новой линіи необходимо ближайшимъ образомъ имѣть въ виду главную цѣль проектированной Сибирской дороги, а именно, осуществленіе транзитнаго пути, соединяющаго Сибирь съ центральной Россіей,— и устранить вмѣстѣ съ тѣмъ побочные, второстепенные обстоятельства и доводы, затрудняющіе лишь правильную оцѣнку дѣла. Къ числу послѣднихъ Абаза относилъ: 1) интересы горнозаводскаго дѣла, которые уже, по возможности, удовлетворены разрѣшеніемъ осуществленія собственно Уральской горнозаводской дороги, 2) вліяніе Сибирской линіи на Архангельскій портъ, значеніе котораго еще съ конца XVIII столѣтія постепенно уменьшалось и отодвинулось на задній планъ, и 3) политическое значеніе Сибирской дороги для С.-Петербурга, которому, по убѣжденію предсѣдателя департамента государственной экономіи, не могли быть приносимы въ жертву интересы центральныхъ промышленныхъ областей.

---

1) Е. И. В. Великій Князь Константинтинъ Николаевичъ, Милютинъ, Валуевъ, Рейтернъ, кн. Урусовъ, Набоковъ, гр. Паленъ, Шторхъ, Тимашевъ, Грейгъ, Тотлебенъ, гр. Гейденъ, Лесовскій, Мезенцовъ, Казнаковъ (генералъ-губернаторъ Западной Сибири), гр. Толстой, Абаза, бар. Жомини и Кербедзъ.

При обсужденіи далѣе существенныхъ основаній въ пользу того и другаго направленія Сибирской дороги, Абаза опровергалъ указаніе приверженцевъ сѣвернаго направленія на значеніе послѣдняго для населенія сѣвернаго края тѣмъ доводомъ, что улучшенія быта этого населенія невозможно ожидать отъ проведенія на столь обширномъ и безлюдномъ пространствѣ одной лишь желѣзной дороги, и что необходимыя для пользы сѣвернаго края мѣропріятія могли бы скорѣе состоять въ уменьшеніи для населенія податной тяжести и оказаніи ему иныхъ тому подобныхъ льготъ. Въ связи съ этимъ Абаза доказывалъ преимущество проведенія линіи по болѣе производительнымъ раіонамъ южнаго направленія ссылкою на «тотъ общій экономическій законъ, что желѣзныя дороги не въ состояніи создать новыхъ экономическихъ цѣнностей (т. е. въ сѣверномъ краѣ), а могутъ лишь значительно развить и усилить какъ земледѣльческую, такъ и фабричную промышленность тамъ, гдѣ она уже существуетъ (т. е. въ раіонахъ южнаго направленія)».

Полагая главной цѣлью Сибирской дороги—облегченіе сибирскаго транзита, Абаза категорично заявилъ, что, въ этомъ отношеніи несомнѣнное и важное преимущество южнаго направленія Сибирской дороги заключается въ томъ, что, соединяя между собою три главныхъ центра транзитнаго съ Сибирью пути: Нижній-Новгородъ, Казань и Екатеринбургъ, оно слѣдуетъ по обычному издавна тракту, сближаетъ Сибирь по преимуществу съ центральными областями Россіи и пересѣкаетъ собою мѣстности богатыя и производительныя; доставляя всѣмъ слѣдующимъ изъ Сибири произведеніямъ возможность съ одинаковыми удобствами распредѣляться повсюду, куда влечетъ ихъ естественное тяготѣніе торговли, направленіе это удовлетворяетъ интересамъ нашихъ фабричныхъ центровъ, перерабатывающихъ сырыя и полуобработанныя произведенія Сибири. Измѣненіе какъ этихъ вѣками образовавшихся торговыхъ связей и привычекъ, такъ и тяготѣнія взаимныхъ интересовъ мѣстныхъ центровъ, по мнѣнію Абазы, было бы трудно допустить безъ особыхъ потрясеній въ ходѣ всей торговли.

Что касается приведенныхъ въ представленіи мини-

стра путей сообщеній исчисленій сравнительной стоимости Сибирской дороги по обоимъ направленіямъ, то предсѣдатель департамента государственной экономіи, признавая эти исчисленія лишь приблизительными, находилъ, что при строительной стоимости линіи въ 63 милл. руб. нѣкоторая, въ пользу той или другой линіи, разница въ цѣнности не можетъ повліять на окончательное избраніе направленія. Въ заключеніе Абаза обратилъ вниманіе Комитета на неоднократныя заявленія въ пользу южнаго направленія бывшаго генералъ-губернатора Западной Сибири Хрущова, убѣжденіе котораго, по мнѣнію Абазы, составляло, плодъ внимательнаго отношенія къ истиннымъ потребностямъ края.

Эти соображенія Абазы вполнѣ раздѣлялись предсѣдателемъ Комитета Министровъ и 19 лицами, которые приняли во вниманіе и нѣкоторые другіе доводы, представленные въ пользу южнаго направленія министрами военнымъ, финансовъ и государственныхъ имуществъ и государственнымъ контролеромъ Грейгомъ, указавшимъ, между прочимъ, на нежелательность уронить значеніе Нижегородской ярмарки отстраненіемъ Нижняго-Новгорода отъ главнаго Сибирскаго тракта.

На основаніи приведенныхъ мотивовъ большинство членовъ Комитета полагало: Сибирскую желѣзную дорогу вести по направленію отъ Нижняго Новгорода, по нагорному берегу р. Волги, на Казань, Екатеринбургъ, Камышловъ и Тюмень.

Журналъ Комитета подвергся, согласно Высочайшему повелѣнію 27 мая 1875 г., обсужденію въ Совѣтѣ Министровъ въ личномъ присутствіи Государя, и 19 декабря 1875 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ исполненіи журнала Комитета Министровъ согласно мнѣнію большинства. Такимъ образомъ, вызывавшій столь оживленные споры вопросъ о направленіи Европейскаго участка Сибирской транзитной линіи былъ рѣшенъ съ точки зрѣнія наиболѣе важныхъ для того времени интересовъ торговыхъ центровъ восточной Россіи—Казани и Нижняго Новгорода.

Еще во время разсмотрѣнія вопроса о Сибирской дорогѣ въ министерство путей сообщенія поступило прошеніе о выдачѣ Проекты 1875—1877 г.г.

концессіи на эту линію—первое съ конца 50-хъ годовъ: въ запискѣ, поданной Посьету 30 Мая 1875 г., рижскій купецъ 1-й гильдіи Гобергъ изъявилъ готовность составить весь капиталъ, необходимый для постройки Сибирской линіи по южному направленію, на условіяхъ выпуска ¼ капитала въ негарантированныхъ акціяхъ и ¾—въ облигаціяхъ съ правительственной гарантіею 4% [1]).

Около того же времени (въ 1875—1877 г.г.) снова обсуждался вопросъ о постройкѣ рельсоваго пути на восточной окраинѣ Сибири. Въ запискѣ Аносова, представленной въ министерство путей сообщенія бывшимъ генералъ-губернаторомъ Восточной Сибири—гр. Муравьевымъ-Амурскимъ, указывалось на необходимость соединить хотя бы узкоколейною желѣзною дорогою г. Владивостокъ съ бассейномъ р. Амура (у станицы Буссе) по соображеніямъ политическимъ и стратегическимъ, а также и «для правильнаго экономическаго устройства всего Приамурскаго края» [2]). Въ виду важнаго значенія такой желѣзной дороги для Владивостока, какъ главнѣйшаго русскаго порта на Тихомъ океанѣ, вопросъ объ этой дорогѣ былъ разсмотрѣнъ образованною подъ предсѣдательствомъ Е. И. В. Великаго Князя Алексѣя Александровича коммисіею, которая и признала необходимымъ сооруженіе рельсоваго пути между Владивостокомъ и оз. Ханка [3]).

Однако ни эти предположенія о «владивостокской» желѣзной дорогѣ, ни вопросъ объ осуществленіи Сибирской линіи по утвержденному въ 1875 г. направленію не могли въ то время получить дальнѣйшаго движенія, вслѣдствіе наступившаго въ 1876 г. значительнаго ухудшенія финансоваго положенія Россіи. Неурожай, бывшій въ южныхъ губерніяхъ въ 1875 г., паденіе цѣнъ на предметы нашей вывозной торговли за границей и, наконецъ, начинавшіяся уже въ то время политическія осложненія на Востокѣ вызвали

---

[1]) Истор. очеркъ развитія жел. дор. въ Россіи, стр. 440.—10 іюля 1875 г. тотъ же предприниматель выразилъ готовность строить Сибирскую линію и по сѣверному направленію, но при условіи гарантіи акцій на срокъ 15 лѣтъ (тамъ же).

[2]) Труды общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, часть 17, 1886 г. Докладъ А. К. Сиденснера «О желѣзной дорогѣ въ Сибири», стр. 163—165.

[3]) Истор. очеркъ, стр. 443 и 501.

довольно быстрое паденіе биржевой цѣнности русскихъ бумагъ; при такихъ условіяхъ всякое содѣйствіе правительства вновь возникающимъ предпріятіямъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ было признано Комитетомъ Министровъ «не только неосторожнымъ, но и опаснымъ», и Комитетъ, журналомъ отъ 8 іюня 1876 г., Высочайше утвержденнымъ 3 іюля того же года, согласился съ мнѣніемъ Рейтерна о необходимости пріостановить на время постройку новыхъ линій впредь до устраненія затрудненій во внѣшней политикѣ и во внутреннемъ финансовомъ положеніи страны [1]).

Вліяніе русско-турецкой войны на положеніе вопроса о Сибирской «транзитной» линіи.

Война съ Турціей 1877—78 г.г. вызвала дальнѣйшую отсрочку осуществленія Сибирской «транзитной» линіи. Если отдѣльныя прошенія о концессіи на постройку восточныхъ участковъ этой линіи и поступали съ 1878 г., то въ правительственныхъ сферахъ начинаютъ по окончаніи войны замѣчаться колебанія въ оцѣнкѣ необходимости сооруженія линіи, даже въ той части ея, которая была утверждена въ 1875 году. Объясненіе этому обстоятельству слѣдуетъ искать прежде всего въ стѣсненномъ положеніи государственныхъ финансовъ, наступившемъ въ началѣ 80-хъ годовъ вслѣдствіе необходимости ликвидаціи расходовъ, вызванныхъ турецкою войною, и связанныхъ съ этимъ потребностей въ кредитныхъ операціяхъ, имѣвшихъ цѣлью удовлетвореніе общественныхъ нуждъ страны [2]). Появленіе въ бюджетѣ дефицитовъ, достигавшихъ въ 1881 г. 80½ мил. руб., заставляло правительство относиться съ крайнею осмотрительностью къ крупнымъ расходамъ, съ которыми было бы въ то время связано осуществленіе утвержденной въ 1875 г. Сибирской транзитной линіи во всей ея длинѣ. Къ тому же, въ началѣ 80-хъ годовъ въ правительственныхъ сферахъ вновь появляются сомнѣнія относительно направленія, по которому должна была пойти въ Европейской Россіи транзитная Сибирская линія, такъ какъ отъ нея требовалось удовлетвореніе самыхъ разнообразныхъ интересовъ. Наконецъ, былъ еще одинъ мотивъ, побуждавшій правительство не слишкомъ торопиться выдачею концессій на

---

[1]) См. «Наша желѣзнодорожная политика», изд. Канц. Ком. Мин., т. II, стр. 253—254.

[2]) Тамъ же.

постройку участковъ Сибирской линіи: въ началѣ 80-хъ годовъ XIX столѣтія совершался въ нашей желѣзнодорожной политикѣ переходъ отъ прежнихъ концессіонныхъ порядковъ, признанныхъ неудовлетворительными, къ системѣ постройки желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ и средствами государства.

Выраженіемъ такого настроенія правительственныхъ сферъ по вопросу о сооруженіи транзитной Сибирской линіи могутъ служить сужденія, высказанныя по этому поводу въ 1880 г. управлявшимъ въ то время министерствомъ финансовъ Бунге, а также исправлявшимъ должность министра путей сообщенія Гюббенетомъ.

Въ іюнѣ 1880 г. министерствомъ внутреннихъ дѣлъ были получены чрезъ Нижегородскаго генералъ-губернатора гр. Игнатьева ходатайства отъ купечества г. Тюмени и отъ г.г. Екатеринбурга, Сарапула и Камышлова и мѣстныхъ земскихъ управъ о скорѣйшемъ сооруженіи рельсоваго пути между Москвою и Сибирью для устраненія испытываемыхъ торговлею затрудненій. Въ перепискѣ, возникшей по этому поводу между министромъ внутреннихъ дѣлъ Маковымъ и Бунге, послѣдній отозвался, что «направленіе Сибирской желѣзной дороги уже утверждено Государемъ Императоромъ и что къ сооруженію ея будетъ приступлено, когда средства государственнаго казначейства это позволятъ, и когда будетъ окончено приведеніе въ порядокъ существующихъ желѣзныхъ дорогъ, а также и сооруженіе тѣхъ линій, которыя настоятельно требуются нуждами отечественной торговли, промышленности и земледѣлія».

Столь же мало сочувствія къ мысли объ осуществленіи Сибирской линіи на всемъ томъ протяженіи, на которомъ она была утверждена въ 1875 году, было высказано и со стороны Гюббенета въ его перепискѣ съ Бунге, возникшей въ августѣ 1880 г., по вопросу о постройкѣ нѣкоторыхъ новыхъ линій съ цѣлью доставленія заработковъ пострадавшему отъ неурожая населенію нѣкоторыхъ заволжскихъ губерній. Относительно Сибирской линіи управлявшій министерствомъ путей сообщенія указывалъ, что казалось бы цѣлесообразнымъ принять всѣ мѣры къ безотлагательному осуществленію этой линіи, но что «одновременное сооруженіе ея на всемъ ея протяженіи, по гро-

мадности потребныхъ для того средствъ, безъ сомнѣнія, представляется неисполнимымъ».

Но если подобное, какъ бы выжидательное, настроеніе представителей центральнаго управленія къ вопросу о Сибирской линіи вполнѣ оправдывалось ихъ нежеланіемъ обременять государственные финансы расходами по осуществленію линіи, безусловная необходимость и выгодность которой еще не могла быть выяснена съ достаточной полнотой, то, съ другой стороны, въ началѣ 80-хъ годовъ, когда вновь возобновилась пріостановленная во время Восточной войны постройка желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи, начинаютъ снова раздаваться голоса за проведеніе Сибирской линіи не только въ предѣлахъ Европейской Россіи, но и за Ураломъ. Особенно авторитетнымъ въ этомъ отношеніи было заявленіе генералъ-губернатора Восточной Сибири Анучина, указавшаго въ своемъ всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1880 г. и въ особой запискѣ, представленной въ 1881 г. на обсужденіе Комитета Министровъ, на необходимость улучшенія путей сообщенія въ Сибири для развитія торговли съ Китаемъ и Японіей. Такого улучшенія по мнѣнію Анучина, было бы возможно достигнуть сооруженіемъ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ линій между городами Екатеринбургомъ и Тюменью, а также Томскомъ и Иркутскомъ, съ проведеніемъ канала между системами р.р. Оби и Енисея; независимо отъ этого, генералъ-губернаторъ Восточной Сибири считалъ крайне желательнымъ для заселенія юго-восточной окраины Сибири—Южно-Уссурійскаго края и осуществленіе линіи между г. Владивостокомъ и верховьями р. Уссури, впадающей въ Амуръ.

При указанномъ выше неблагопріятномъ положеніи финансовъ Россіи въ началѣ 80-хъ годовъ, становится вполнѣ понятнымъ, что предположеніямъ Анучина не могъ быть данъ ходъ въ той ихъ части, которая относилась къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Сибири; что же касается воззрѣній Анучина на необходимость постройки головнаго участка Сибирской магистрали—Екатеринбурго-Тюменской линіи и на улучшеніе водныхъ путей Сибири, то оба эти мнѣнія встрѣтили сочувствіе и въ центральномъ управленіи.

Предположенія 80-хъ годовъ объ улучшеніи водныхъ путей Сибири.

Улучшеніе условій судоходства по бассейнамъ сибирскихъ рѣкъ признавалось въ то время, наиболѣе соотвѣтствовавшимъ финансовому положенію; это воззрѣніе было вполнѣ опредѣленно выражено во всеподданнѣйшемъ докладѣ товарища министра финансовъ Гюббенета отъ 18 сентября 1880 г., въ которомъ указывалось на несвоевременность устройства проектированной красноярскимъ купцомъ Овсянниковымъ (въ запискѣ, поданной имъ Наслѣднику Цесаревичу Александру Александровичу) желѣзной дороги отъ г. Томска къ Иркутску за сумму 75 милліоновъ руб. На докладѣ этомъ послѣдовала резолюція Императора Александра II: **«Раздѣляю вполнѣ Ваше мнѣніе»** [1]).

Аналогичныя воззрѣнія были высказаны и въ нѣсколькихъ проектахъ объ улучшеніи путей сообщенія въ Сибири, представленныхъ около того же времени въ министерство путей сообщенія. Такъ, въ проектѣ члена пермскаго статистическаго комитета Островскаго (1880 г.) проводилась мысль, что только при пользованіи въ самыхъ широкихъ размѣрахъ водными путями Сибири было бы достигнуто осуществленіе дешеваго и удобнаго соединенія центра Сибири—Иркутска съ центромъ Европейской Россіи—Москвой.

Облегченіе и улучшеніе внутреннихъ сношеній Сибири должно было, по мнѣнію Островскаго, предшествовать дополненію имѣющихся уже транзитныхъ путей по сю сторону Урала; соединеніе же непрерывнымъ рельсовымъ путемъ Москвы съ Иркутскомъ сдѣлалось бы настоятельнымъ и осуществимымъ лишь въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, и только по достиженіи экономическою культурою Сибири болѣе высокой степени, чѣмъ тогдашняя. Непосредственно важнымъ для того времени было бы, по мнѣнію автора проекта, лишь скорѣйшее сооруженіе трехъ дорогъ: Пермско-Тобольской для соединенія р.р. Камы и Иртыша, Томско-Красноярской для соединенія бас-

---

[1]) Истор. очеркъ развитія ж. д. въ Россіи, стр. 447. Въ проектѣ этомъ польза проведенія въ Сибирь желѣзной дороги доказывалась общими соображеніями политическаго и экономическаго характера, причемъ авторъ изъявлялъ готовность, въ случаѣ одобренія его соображеній со стороны правительства, взять на себя трудъ по технической разработкѣ направленія Сибирской желѣзной дороги, по расчету земляныхъ работъ и смѣты сооруженія въ полномъ составѣ, равно какъ и принять участіе въ сооруженіи предполагаемаго пути.

сейновъ р.р. Оби и Енисея и Омско-Барнаульской для соединенія р.р. Иртыша и Оби съ продолженіемъ этой послѣдней линіи на Бійскъ и къ китайской границѣ. Осуществленіе этихъ трехъ дорогъ, общею длиною въ 1360 вер., привело бы къ обширному сообщенію бассейновъ р.р. Волги и Байкальскаго озера [1]).

Въ проектѣ капитана 1-го ранга (нынѣ вице-адмирала) А. К. Сиденснера, участвовавшаго въ экспедиціи для изысканій по устройству Обь-Енисейскаго канала [2]), предлагалось, въ случаѣ признанія неосуществимою постройку непрерывнаго рельсоваго пути одновременно черезъ всю Сибирь, установить почти сплошной водный путь отъ г. Тюмени до р. Амура прорытіемъ канала между бассейнами р.р. Оби и Енисея, расчисткой пороговъ въ нижнемъ теченіи р. Ангары и углубленіемъ русла притоковъ р.р. Ингоды и Шилки; единственнымъ участкомъ, по которому во всякомъ случаѣ пришлось бы, по этому проекту, проложить рельсовый путь, былъ перевалъ черезъ Яблоновый хребетъ на протяженіи 18 верстъ [3]).

Сооруженіе Екатеринбурго-Тюменской линіи.

Проекты 80-хъ годовъ объ улучшеніи водныхъ путей Сибири любопытно сопоставить съ воззрѣніями, высказанными генералъ-губернаторомъ западной Сибири Мещериновымъ, смѣнившимъ въ 1879 г. Казнакова. Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ своемъ за 1881 г. Мещериновъ выражалъ убѣжденіе, что «желѣзныя дороги въ Сибири слѣдовало бы строить не иначе, какъ постепенно, небольшими участками, тамъ, гдѣ онѣ приносили бы несомнѣнную

---

[1]) Истор. очеркъ, стр. 445. Проектъ Островскаго любопытенъ и въ томъ отношеніи что въ немъ намѣчалось въ общихъ чертахъ и направленіе будущей Сибирской магистрали (до Иркутска), почти совпадавшее съ окончательно принятымъ впослѣдствіи.

[2]) Каналъ этотъ, начатый сооруженіемъ въ 1883 г. и оконченный въ 1894 г., соединяетъ притокъ р. Оби—Кеть съ р. Касомъ, впадающей въ Енисей, и имѣетъ протяженіе 7 вер.

[3]) Тамъ-же, стр. 446. См. также докладъ Сиденснера въ 17-й части Трудовъ общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, 1886 г. стр. 155—198.—Мысль о широкомъ пользованіи сибирскими водными путями для нуждъ пассажирскаго и торговаго движенія встрѣчала, однако, и нѣкоторыхъ противниковъ, къ которымъ относился и бывшій (въ 70-хъ годахъ) Томскій губернаторъ, Супруненко, составившій записку о проведеніи конно-желѣзной дороги отъ Тюмени, черезъ Омскъ, Томскъ, Красноярскъ и далѣе до Иркутска, причемъ, въ предохраненіе отъ снѣжныхъ заносовъ, онъ предлагалъ вести эту дорогу подъ непрерывной крытой галереей (Докладъ А. К. Сиденснера, стр. 158—159).

выгоду и не рисковали бы потерять значеніе при дальнѣйшемъ ихъ развѣтвленіи». «Послѣ устройства между Пермью и Екатеринбургомъ Уральской горнозаводской желѣзной дороги,—говорилось дальше въ отчетѣ,—такимъ участкомъ въ настоящее время представляется Екатеринбурго-Тюменскій. Простираясь на 300 верстъ и не встрѣчая затрудненій въ почвенныхъ условіяхъ, онъ окончательно связалъ бы Камскій бассейнъ съ Обскимъ». Указавъ, засимъ, на участки дорогъ (отъ Камышлова къ Шадринску и Ишиму), къ которымъ можно было бы приступить впослѣдствіи, и находя, что участокъ отъ Ишима къ Омску могъ бы быть построенъ лишь въ «болѣе отдаленномъ будущемъ», Мещериновъ высказалъ, что всѣ указанные участки выиграли бы въ томъ случаѣ, если бы, съ теченіемъ времени, былъ проложенъ рельсовый путь къ г. Екатеринбургу отъ желѣзнодорожной сѣти Европейской Россіи.

Изложенный здѣсь отзывъ Мещеринова по вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ для Сибири отличается значительно менѣе рѣшительнымъ тономъ, нежели заявленіе, сдѣланное 12 годами ранѣе однимъ изъ его предшественниковъ Хрущовымъ (см. выше): рекомендуя такую же постепенность при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ самой Сибири, Хрущовъ въ то же время настаивалъ на важности скорѣйшаго рельсоваго соединенія Западной Сибири съ центральною Россіею, тогда какъ Мещериновъ ссылался лишь на необходимость «бассейно-соединяющей» линіи отъ Екатеринбурга къ Тюмени, считая осуществленіе остальной части утвержденной въ 1875 г. «транзитной» линіи (т. е. отъ Нижняго-Новгорода къ Екатеринбургу) возможнымъ лишь въ будущемъ. Въ такомъ заявленіи главнаго представителя мѣстнаго управленія въ Западной Сибири нельзя не видѣть отголоска того пассивнаго отношенія къ вопросу о проложеніи транзитной желѣзной дороги, которое еще съ 60-хъ годовъ преобладало въ разнообразныхъ группахъ сибирскаго общества. Положительный выводъ, къ которому можно было придти при обсужденіи вышеприведенныхъ проектовъ, а также и заявленій представителей мѣстной администраціи, заключался главнымъ образомъ

въ указанiи на своевременность постройки лишь той части «транзитной» линiи 1875 года, которая являлась бы продолженiемъ Уральской дороги и связала бы бассейны р.р. Волги и Оби. Въ скорѣйшемъ осуществленiи этого именно участка тогдашней Сибирской линiи были наиболѣе заинтересованы и представители земства и торгово-промышленныхъ классовъ восточной Россiи, какъ объ этомъ можно судить по всеподданнѣйшему ходатайству объ осуществленiи этой линiи, поданному въ 1880 г. черезъ бывшаго Нижегородскаго генералъ-губернатора гр. Игнатьева отъ имени ярмарочнаго купечества, предсѣдателя биржеваго комитета и городскаго головы г. Нижняго-Новгорода и предсѣдателя Нижегородскаго губернскаго земскаго собранiя.

Кромѣ такихъ указанiй на желательность сооруженiя «бассейно-соединяющей» линiи, правительство имѣло въ томъ же 1880 году весьма существенное соображенiе въ пользу скорѣйшаго начала работъ по постройкѣ этой линiи: неурожай, бывшiй въ это время въ восточныхъ губернiяхъ, побуждалъ оказать нуждающемуся населенiю помощь посредствомъ организацiи общественныхъ работъ, а возникшiя около того же времени предположенiя вновь перейти къ системѣ сооруженiя желѣзныхъ дорогъ на счетъ казны приводили къ мысли о привлеченiи пострадавшаго населенiя именно къ этому роду строительныхъ работъ [1]). Это послѣднее обстоятельство и служитъ объясненiемъ той быстроты, съ которой было въ принципѣ рѣшено приступить къ постройкѣ Екатеринбурго-Тюменской линiи; 29 августа 1880 г. послѣдовало Высочайшее повелѣнiе о передачѣ вышеупомянутаго ходатайства Нижегородскаго земства и купечества на обсужденiе Комитета Министровъ для изысканiя способовъ къ безотлагательному сооруженiю участка отъ Екатеринбурга до Тюмени, и уже въ засѣданiи 23 сентября того же года Комитетъ призналъ возможнымъ ассигновать заимообразно за счетъ желѣзнодорожнаго фонда на первый разъ отъ 1 до 2 милл. руб. для начала работъ по постройкѣ вышеуказаннаго участка распоряженiемъ министерства путей сообщенiя.

---

1) «Наша желѣзнодорожная политика», томъ III, стр. 185.

Такимъ образомъ сооруженіе Екатеринбурго-Тюменской дороги было поставлено на первую очередь въ сравненіи съ остальными участками утвержденной въ 1875 г. Сибирской транзитной линіи. Къ постройкѣ Екатеринбурго-Тюменскаго участка удалось приступить, однако, не ранѣе 1883 г., а открытіе дороги состоялось въ декабрѣ 1885 г. Свое значеніе, головнаго участка будущей Сибирской линіи Екатеринбурго-Тюменская дорога могла сохранить лишь до 1891 г., когда начальнымъ пунктомъ Сибирской магистрали былъ избранъ г. Челябинскъ (см. ниже) [1].

Послѣ того, какъ постройка наиболѣе важной въ то время «бассейно-соединяющей» части Сибирской линіи была въ принципѣ разрѣшена, и когда невыгодныя для желѣзнодорожнаго строительства послѣдствія Турецкой кампаніи перестали ощущаться съ прежнею напряженностью, правительство могло вновь обратиться къ обсужденію оставшагося съ 1875 года безъ движенія вопроса объ осуществленіи всей «транзитной» Сибирской линіи въ ея совокупности. Главная иниціатива въ этомъ отношеніи безспорно принадлежала министру путей сообщенія Посьету, воззрѣнія котораго по этому вопросу, какъ будетъ показано ниже, отличались замѣчательной дальновидностью.

Представленіе Посьета въ Комитетъ Министровъ 1882 г.

Достигнутое послѣ 1875 г. расширеніе общей желѣзнодорожной сѣти и въ частности окончаніе постройки Оренбургской и Уральской желѣзныхъ дорогъ (въ 1877—1878 г.г.) вызывали у министра путей сообщенія сомнѣнія въ правильности избраннаго въ 1875 г. направленія Сибирской транзитной линіи, и уже въ январѣ 1882 г. Посьетъ счелъ долгомъ испросить Высочайшее соизволеніе на вторичное внесеніе дѣла о направленіи этой линіи на разсмотрѣніе Комитета Министровъ.

Въ началѣ своего представленія, внесеннаго по разсматриваемому вопросу въ Комитетъ Министровъ въ мартѣ 1882 г., Посьетъ указывалъ, что въ 1875 г. не могъ окончательно установиться однообразный взглядъ на этотъ вопросъ, «главнымъ обра-

---

1) Исторія постройки Екатеринбурго-Тюменской линіи изложена въ изданіи Канцеляріи Комитета Министровъ «Наша желѣзнодорожная политика», т. II, стр. 314—315 и т. III, стр. 198—204.

зомъ потому, что сторонники обоихъ направленій Сибирской линіи—сѣвернаго и южнаго—одинаково не могли отрѣшиться вполнѣ отъ вліянія побочныхъ обстоятельствъ, съ такою настойчивостью заявлявшихся съ разныхъ сторонъ. Но ни тѣ, ни другіе не выставляли на первый планъ удовлетворенія непосредственныхъ и дѣйствительныхъ интересовъ самой Сибири, почему въ числѣ доводовъ въ пользу того или другаго направленія отведено было весьма мало мѣста потребностямъ этой обширной окраины». Между тѣмъ, по убѣжденію министра путей сообщенія, «правильное рѣшеніе вопроса о Сибирской дорогѣ можетъ исходить исключительно изъ разсмотрѣнія тѣхъ нуждъ и потребностей сибирскаго края, удовлетвореніе которыхъ должно составить задачу правительства при устройствѣ улучшенныхъ путей сообщенія какъ внутри самой Сибири, такъ и для соединенія ея съ Европейской Россіей».

Такой знаменательный взглядъ на значеніе Сибирской линіи, въ которомъ высказывалось болѣе попеченія о развитіи Сибири, нежели въ тѣхъ пожеланіяхъ, которыя были выражены раньше даже представителями мѣстной администраціи, впервые поступалъ на обсужденіе Комитета Министровъ.

Столь же ясное пониманіе ощущавшейся въ то время въ Сибири потребности въ желѣзной дорогѣ было выказано Посьетомъ и въ его дальнѣйшемъ заявленіи, что «всѣ стороны жизни въ Сибири находятся въ застоѣ почти исключительно по причинѣ отсутствія удобныхъ путей сообщенія. Рѣки, текущія къ Ледовитому океану, не связанныя между собою каналами, и одинъ почтовый трактъ, пролегающій черезъ всю Сибирь—единственные первобытные пути этого обширнаго края, а потому понятно, что населеніе Сибири при такихъ условіяхъ развивается своеобразно и медленно, что бо̀льшая часть естественныхъ богатствъ края остается непроизводительною, и что правительство, при всякомъ международномъ замѣшательствѣ, отражающемся на нашихъ отдаленныхъ китайскихъ границахъ, обречено на громадныя жертвы по доставленію на мѣсто средствъ къ защитѣ, которая вполнѣ тамъ отсутствуетъ».

Существенныя же задачи, которымъ должно было удовлетворить снабженіе Сибири рельсовыми путями, были, по мнѣнію

министра путей сообщенія, двоякаго рода и заключались какъ въ содѣйствіи развитію плодороднѣйшихъ и населеннѣйшихъ мѣстъ Сибири, такъ и въ доставленіи сибирской торговлѣ наиболѣе дешевыхъ средствъ передвиженія грузовъ, встрѣчающихъ затрудненіе въ отсутствіи соединенія сибирскихъ рѣкъ между собою и съ рѣками Европейской Россіи [1]). Удовлетворить обѣимъ этимъ основнымъ потребностямъ Сибири сооруженіемъ лишь одной желѣзной дороги, по убѣжденію Посьета, было неисполнимо потому, что улучшенные пути сообщенія, необходимые для оживленія внутреннихъ силъ Сибири, не совпадаютъ съ путями, имѣющими значеніе для развитія русско-сибирской торговли. Въ виду этого Посьетъ и предлагалъ постройку двухъ различныхъ путей, причемъ категорически заявлялъ, что проектированная въ 1875 г. сибирская дорога по «южному» направленію не могла бы удовлетворить ни одной изъ этихъ двухъ потребностей: *первой*—потому, что она, пролегая по Сибири на весьма незначительномъ протяженіи (до Тюмени), вовсе не повліяла бы на условія мѣстной сибирской жизни, а если бы была продолжена на востокъ по Сибири, то касалась бы частей ея, далеко не занимающихъ первое мѣсто по своей производительности, *второй* же цѣли (т. е. развитію мѣстной сибирской торговли) южная линія также не удовлетворила бы потому, что сырые продукты, идущіе изъ Сибири въ Европейскую Россію, дешевымъ воднымъ путемъ, не могли бы вынести дороговизны перевозки по длинному рельсовому пути.

При изложеніи своихъ предположеній объ удовлетвореніи обѣихъ указанныхъ потребностей сибирской жизни, Посьетъ удѣлялъ особое вниманіе тому рельсовому пути, который послужилъ бы *къ оживленію* и *развитію промышленныхъ силъ Сибири*. Путь этотъ, по мнѣнію министра путей сообщенія, долженъ былъ пройти по территоріи самой Сибири и именно по той ея полосѣ (отъ 51° до 56° сѣв. широты), которая по климатическимъ, почвеннымъ и другимъ условіямъ представляетъ

---

1) Во время внесенія упомянутаго представленія въ Комитетъ Министровъ еще не было приступлено къ работамъ по постройкѣ уже разрѣшенной Екатеринбургъ-Тюменской линіи.

наиболѣе задатковъ для промышленнаго развитія. Крайнимъ восточнымъ пунктомъ такого пути долженъ былъ явиться г. *Омскъ*, расположенный въ центрѣ Западной Сибири, на соединеніи двухъ торговыхъ путей—изъ Ялуторовска и Кургана и лежащій на дорогѣ къ Бійскому округу Алтая, куда дѣятельно направлялось переселеніе изъ центральныхъ губерній Европейской Россіи.

Западнымъ же пунктомъ этого пути и мѣстомъ соединенія послѣдняго съ сѣтью дорогъ Имперіи долженъ былъ быть избранъ городъ *Самара*, какъ важнѣйшая пристань въ низовьяхъ р. Волги, расположенная около отстроеннаго уже желѣзнодорожнаго моста черезъ эту рѣку и занимающая при этомъ весьма выгодное положеніе по отношенію къ морямъ Черному, Каспійскому и Балтійскому. Дорога, построенная по прямому направленію между г.г. Самарою и Омскомъ (черезъ Уфу), прошла бы по плодороднѣйшимъ и наиболѣе населеннымъ мѣстностямъ Заволжья, Зауралья и Западной Сибири, ослабила бы тяжесть послѣдствій повторяющихся въ заволжскихъ губерніяхъ неурожаевъ и содѣйствовала бы, при обиліи въ этихъ мѣстностяхъ свободныхъ земель, возвышенію ихъ цѣнности и переселенію на нихъ крестьянъ изъ малоземельныхъ губерній; въ то-же время дорога эта была бы кратчайшей изъ всѣхъ линій и, пролегая по довольно ровной мѣстности, потребовала бы наименьшихъ денежныхъ затратъ на ея сооруженіе.

Но если цѣль постройки этого пути заключалась, по выраженію Посьета, «въ возбужденіи къ жизни источниковъ будущаго процвѣтанія Сибири и въ обезпеченіи развитія уже зародившейся жизни» этого края, то въ то же время министра путей сообщенія отнюдь нельзя было упрекнуть въ преувеличенной оцѣнкѣ потребностей сибирской жизни. Касаясь вопроса о времени осуществленія Сибирской дороги, Посьетъ вполнѣ категорично заявлялъ, что «численность населенія и внутреннее торговое движеніе и промышленность даже населеннѣйшей части Сибири (гдѣ должна была пройти линія) не достигли еще тѣхъ размѣровъ, при которыхъ постройка желѣзной дороги на всемъ протяженіи отъ Самары до Омска оправдывалась бы въ ближайшемъ будущемъ, такъ какъ подоб-

ная дорога многіе годы должна будетъ работать въ дефицитъ»; въ связи съ этимъ и топографическія условія Сибири представлялись Посьету недостаточно изученными, въ виду чего онъ и полагалъ, что «только тщательныя изысканія мѣстности могутъ указать ближайшія условія и постепенность, которой необходимо держаться при сооруженіи участковъ предполагаемой Сибирской желѣзной дороги» (т. е. линіи отъ Самары до Омска).

Къ болѣе отдаленному будущему должно было, по заключенію министра путей сообщенія, относиться продолженіе Сибирской дороги за Омскъ, о которомъ Посьетъ считалъ нужнымъ упомянуть въ своемъ представленіи лишь «для полноты плана» и въ виду «правильности избранія Омска конечнымъ пунктомъ Сибирской дороги». Продолженіе этой линіи на востокъ отъ Омска могло бы, по заявленію министра путей сообщенія, быть направлено съ одной стороны къ Алтаю, на Барнаулъ и Бійскъ, съ другой,— на Каинскъ, Томскъ, Красноярскъ и Иркутскъ.

Послѣ этихъ сужденій о сооруженіи основной Сибирской линіи въ цѣляхъ общаго экономическаго оживленія страны, Посьетъ коснулся второй изъ указанныхъ имъ задачъ проведенія желѣзныхъ дорогъ въ Сибири—вопроса объ *облегченіи грузоваго движенія* на дальнія разстоянія по Сибири и передвиженія грузовъ отсюда въ Европейскую Россію и обратно. Въ воззрѣніяхъ Посьета на этотъ вопросъ замѣчалось нѣкоторое вліяніе преобладавшаго въ то время взгляда на бо̀льшую выгодность водныхъ сообщеній въ Сибири въ сравненіи съ желѣзнодорожнымъ. Министръ путей сообщенія указывалъ, что о замѣнѣ водяныхъ путей особымъ рельсовымъ путемъ (который, какъ заявлялось въ началѣ представленія министра, не совпадалъ бы съ линіею Самара—Омскъ) едва ли могла быть рѣчь, какъ въ виду дороговизны этого пути, такъ и потому, что желѣзная дорога не могла бы вознаградить дешевой перевозки по естественному водному пути. Поэтому интересы дешеваго передвиженія грузовъ русско-сибирской торговли могли быть, по убѣжденію Посьета, удовлетворены кратчайшимъ соединеніемъ ближайшихъ судоходныхъ рѣкъ Россіи и Сибири и устройствомъ канала между бассейнами рѣкъ Оби и Енисея. Не останавливаясь на обсужденіи вопроса объ Объ-Енисей-

скомъ каналѣ, министръ путей сообщенія высказывался за сооруженіе бассейно-соединяющей линіи отъ г. Нижняго-Тагила до Тюмени, какъ болѣе короткой (на 70 верстъ) и дешевой, въ сравненіи съ проектированной Екатеринбурго-Тюменской линіей.

Въ разсматриваемомъ представленіи въ Комитетъ Министровъ Посьетъ не ограничился предположеніями о сооруженіи Сибирской желѣзной дороги, но указалъ также на желательность оживленія Уральской горной промышленности, составлявшаго, по его мнѣнію, одну изъ важнѣйшихъ задачъ правительства. Осуществленіе этой задачи могло, по убѣжденію министра путей сообщенія, быть достигнуто продолженіемъ Уральской линіи на югъ, приблизительно на Троицкъ, для соединенія впослѣдствіи съ предположенной Самаро-Омской линіей.

Такимъ образомъ предположенія Посьета сводились къ тому, чтобы взамѣнъ принятаго въ 1875 г. «южнаго» направленія Сибирской дороги (отъ Нижняго-Новгорода до Тюмени): а) было утверждено направленіе Сибирской дороги отъ Самары черезъ Уфу къ Омску, б) Уральская дорога была проложена на югъ и в) вмѣсто Екатеринбургъ-Тюменской дороги была разрѣшена постройка «бассейно-соединяющей» линіи отъ Нижняго-Тагила на Тюмень. Въ заключеніе своего представленія Посьетъ приводилъ краткое сравненіе издержекъ на осуществленіе предположенныхъ имъ трехъ линій со стоимостью сооруженія Сибирской дороги по направленію 1875 г. (отъ Нижняго-Новгорода до Омска), причемъ общій расходъ для постройки названныхъ 3 линій (134 милл. руб.) оказывался приблизительно на 16 милл. руб. менѣе противъ затратъ, необходимыхъ для осуществленія прежде избраннаго направленія.

Соображенія Посьета въ пользу измѣненія направленія Сибирской линіи являлись выраженіемъ глубоко обдуманнаго плана, выработаннаго въ видахъ преимущественнаго удовлетворенія потребностей Сибири. Тѣмъ не менѣе доводы министра путей сообщенія не преминули встрѣтить довольно вѣскія возраженія вслѣдствіе отсутствія данныхъ, которыя были бы добыты подробными изысканіями вновь намѣченной для постройки Сибирской линіи мѣстности. Въ отзывѣ министра финансовъ

Бунге по поводу вышеизложеннаго представленія указывалось, что проведеніе линіи черезъ южную часть Уральскаго хребта обойдется дороже предположенной министромъ путей сообщенія суммы (68 тысячъ руб. на версту), а въ соотвѣтственномъ отзывѣ предсѣдателя департамента государственной экономіи графа Баранова приводились соображенія въ пользу проведенія Сибирской линіи по направленію отъ Самары черезъ Уфу къ Екатеринбургу, при которомъ постройка обошлась бы, по мнѣнію гр. Баранова, на 34 милл. руб. менѣе, нежели при направленіи на Омскъ, и была бы окончена скорѣе въ виду отсутствія въ этомъ раіонѣ рѣкъ, требующихъ сооруженія большихъ мостовъ.

Обсужденіе представленія Посьета заняло въ апрѣлѣ и маѣ 1882 г. три засѣданія Комитета Министровъ. Хотя доводы министра путей сообщенія и не встрѣтили среди членовъ Комитета какихъ либо возраженій въ той ихъ части, которая касалась значенія вновь предположеннаго направленія Сибирской линіи для самой Сибири, однако, Комитетъ призналъ, единогласно (за исключеніемъ лишь самого Посьета), что къ пересмотру состоявшагося уже въ 1875 г. рѣшенія о направленіи Сибирской желѣзной дороги надлежитъ приступать съ крайнею осмотрительностью и что въ представленіи министра путей сообщенія не содержится всѣхъ тѣхъ свѣдѣній и данныхъ какъ экономическихъ, такъ и техническихъ, которыя должны быть приняты въ соображеніе для обсужденія возбужденнаго Посьетомъ вопроса о замѣнѣ утвержденнаго въ 1875 г. направленія Сибирской линіи новымъ. Въ виду этого предсѣдатель и 12 членовъ Комитета [1]), находили необходимымъ прежде приступа къ такому обсужденію предоставить министру путей сообщенія распорядиться производствомъ подробныхъ изысканій по проектированнымъ какъ имъ самимъ, такъ и гр. Барановымъ и другими лицами, направленіямъ Сибирской дороги и, по собраніи всѣхъ необходимыхъ данныхъ, представить вновь это дѣло на разсмотрѣніе Комитета Министровъ. На журналѣ Комитета послѣдовала Высочайшая резолюція Государя: «**Изысканія произвести безотлагательно и разсмотрѣть**

---

[1]) Титовъ, гр. Барановъ, Деляновъ, Набоковъ, Сольскій, гр. Игнатьевъ, Старицкій, Шестаковъ, Островскій, Побѣдоносцевъ, Бунге и Обручевъ.

въ Комитетѣ Министровъ для обсужденія направленія Сибирской магистральной линіи».

Изысканія 1882—1883 г.г. Представленіе Посьета въ Комитетъ Министровъ 1884 г.

Во исполненіе этой Высочайшей воли были образованы смѣшанныя коммисіи изъ представителей министерствъ путей сообщенія и финансовъ и государственнаго контроля, которыя въ 1882—1883 г.г. произвели подробныя изысканія мѣстности въ направленіяхъ отъ ст. Кинель Оренбургской дороги (въ 37 верстахъ отъ Самары) до Уфы, отъ Уфы до Троицка и отъ Екатеринбурга до Троицка, а также подробныя рекогносцировки отъ Уфы до Челябинска (черезъ Златоустъ) и отъ Уфы черезъ Уральскій хребетъ до линіи Екатеринбургъ-Троицкъ; при изысканіяхъ этихъ были собраны экономическія, техническія и другія данныя по каждому изъ поименованныхъ направленій. Добытыя такимъ путемъ свѣдѣнія о вѣроятной стоимости рельсоваго пути по всѣмъ этимъ направленіямъ, о степени производительности прорѣзываемыхъ этими линіями мѣстностей, о заводской и промышленной дѣятельности прилегающихъ къ каждой изъ нихъ раіоновъ и о количествѣ ожидаемыхъ грузовъ были разработаны подъ ближайшимъ руководствомъ завѣдывавшаго техническою и инспекторскою частями по желѣзнымъ дорогамъ Журавскаго и послужили матеріаломъ для представленія, внесеннаго министромъ путей сообщенія 1 іюня 1884 г. въ Комитетъ Министровъ. Въ началѣ этого представленія Посьетъ вновь высказывалъ свое убѣжденіе о необходимости при обсужденіи направленія Сибирской линіи въ предѣлахъ Европейской Россіи, имѣть въ виду главнымъ образомъ то значеніе, которое эта линія будетъ имѣть для Сибири. «Разрѣшеніе вопроса о соединеніи паровымъ путемъ Европейской Россіи съ Сибирью, писалъ Посьетъ, не можетъ быть подчинено условію удобства и дешевизны перевозки тѣхъ или другихъ грузовъ или удовлетворенія частныхъ интересовъ той или другой мѣстности, а должно согласоваться съ общегосударственною пользою объединенія Сибири съ Европейской Россіею посредствомъ преобразованія ея гражданскаго и общественнаго устройства, исполнимаго лишь при условіи непрерывающагося быстраго сообщенія по возможности всѣхъ частей далекой и

обширной окраины съ центромъ государства». Указавъ далѣе на особое значеніе Сибирской линіи, какъ *магистрали* въ противоположность дорогамъ, имѣющимъ лишь мѣстное значеніе, какъ, напр., Уральская, Посьетъ находилъ, что предстоящая Комитету задача распадается на слѣдующія требованія:

1) проектированіе направленія европейскаго участка Сибирской магистральной линіи съ такимъ расчетомъ, чтобы онъ представлялъ наиболѣе удобствъ для продолженія рельсоваго пути по Сибири;

2) сокращеніе затратъ на этотъ участокъ до предѣловъ, обусловленныхъ дѣйствительными потребностями, и

3) выборъ такого направленія намѣченной двумя предшествовавшими условіями линіи, при которомъ послѣдняя могла бы, такъ сказать, попутно наиболѣе успѣшно содѣйствовать развитію горнаго дѣла на Уралѣ, экономическому оживленію всей пересѣкаемой ею мѣстности, а въ неурожайные годы—и мѣстностямъ, наиболѣе страдающимъ отъ недорода хлѣбовъ.

Сопоставленіе всѣхъ вышеуказанныхъ направленій проектировавшейся линіи, съ точки зрѣнія ихъ соотвѣтствія этимъ тремъ основнымъ требованіямъ, приводило министра путей сообщенія къ убѣжденію въ предпочтительности уже предложеннаго имъ въ 1882 г. направленія Сибирской линіи отъ Самары черезъ Уфу, Златоустъ и Челябинскъ на Омскъ всѣмъ остальнымъ.

Въ частности, обращаясь къ обсужденію предположенныхъ направленій по даннымъ, добытымъ изысканіями, Посьетъ указывалъ, что сооруженіе утвержденной въ 1875 г. линіи отъ *Нижняго Новгорода къ Екатеринбургу* при значительной дороговизнѣ (87 милл. кред. руб.), вслѣдствіе необходимости возведенія большихъ мостовъ черезъ глубокія рѣки—Волгу, Оку, Вятку и Каму, явилось-бы однимъ изъ труднѣйшихъ строительныхъ предпріятій и привело-бы къ уменьшенію доходности Уральской дороги, отъ которой новая линія не преминула-бы отвлечь часть грузовъ вмѣстѣ съ тѣмъ линія эта вовсе не играла бы той роли для транзитнаго движенія сибирскихъ грузовъ, которая ей приписывалась ея защитниками. Послѣднее заключеніе выводилось изъ сравненія

до крайности противорѣчивыхъ данныхъ о количествѣ сибирскихъ грузовъ [1]).

Что же касается мѣстнаго значенія линіи Нижній-Новгородъ-Екатеринбургъ, то, по мнѣнію Посьета, оно было бы незначительно въ виду того, что эта линія пролегаетъ почти на всемъ своемъ протяженіи по землямъ, не отличающимся производительностью.

По всѣмъ этимъ основаніямъ министръ путей сообщенія заявлялъ, что онъ «не можетъ брать на себя отвѣтственность въ наложеніи на казну новаго бремени по сооруженію бездоходной, по его мнѣнію, Екатеринбурго-Нижегородской дороги, устройствомъ которой, притомъ, надолго было-бы удалено осуществленіе магистральной линіи по Сибири».

Другая линія, по направленію отъ *Самары* на *Уфу* и *Екатеринбургъ*, предложенная въ 1882 г. гр. Барановымъ несмотря на ея сравнительно наименьшую длину (стоимостью 29 мил. руб.), по выраженію Посьета, «устранялась сама собою, въ виду того, что въ пересѣкаемомъ ею пространствѣ почти нѣтъ производительныхъ центровъ, и, кромѣ того, она была бы безусловно вредною для Уральской желѣзной дороги».

Единственною цѣлесообразною, по дальнѣйшему объясненію министра путей сообщенія, была бы постройка дороги *Самара-Уфа-Челябинскъ*. Въ сравненіи съ утвержденной въ 1875 г. линіею дорога эта была-бы короче на 303 версты и, при устраненіи, вмѣстѣ съ тѣмъ, необходимости сооруженія 4 большихъ мостовъ, обошлась бы на 30 мил. руб. дешевле. Примыкая въ Челябинскѣ къ границамъ Европейской Россіи, дорога эта открыла-бы вторыя ворота изъ Сибири въ Европу, что будетъ для Си-

---

1) По даннымъ, доставленнымъ въ 1873 г. ген.-губернаторомъ Западной Сибири Хрущевымъ, количество грузовъ, ежегодно идущихъ изъ Сибири, опредѣлялось въ $15\frac{1}{2}$ милл. пудовъ, по заявленію пермскаго купца Любимова въ 1870 г.—въ $11\frac{3}{4}$ милл. пуд., по свѣдѣніямъ, представленнымъ въ 1882 г. 13 торговыми фирмами,—въ 8 милл. пуд., по даннымъ, сообщеннымъ въ 1881 г. ген.-ад. Мещериновымъ,—въ $5\frac{1}{3}$ милл. пуд., и наконецъ, по заявленію уполномоченныхъ казанскихъ земствъ, думы и биржи,—въ 30 милл. пуд.; министръ же путей сообщенія опредѣлялъ количество указанныхъ грузовъ не свыше $6\frac{1}{2}$ милл. пудовъ. Послѣдняя цифра была значительно точнѣе предыдущихъ, о чемъ можно судить потому, что уже въ 1890 г. количество грузовъ, перевезенныхъ по Уральской дорогѣ на западъ отъ станцій Тюмени и Туры составило 5,86 м. пудовъ.

*

бири несравненно выгоднѣе, чѣмъ только одинъ исходный пунктъ рельсоваго пути—Тюмень. Продолженіе же указанной линіи отъ Челябинска къ Омску представляло-бы наименьшія трудности въ техническомъ отношеніи въ виду ровнаго характера пересѣкаемой ею мѣстности; въ то же время направленіе это было-бы весьма выгодно въ экономическомъ отношеніи, пролегая по южной и наиболѣе плодородной полосѣ Сибири; вліяніе этой дороги было бы значительно распространено р. Иртышемъ на сѣверъ и на югъ—въ раіонъ мѣсторожденія минераловъ и каменнаго угля.

Кромѣ общегосударственнаго значенія Самаро-Челябинской линіи, какъ звена Сибирской магистрали на территоріи Европейской Россіи, каждый участокъ ея имѣлъ-бы, по мнѣнію Посьета, и самостоятельное экономическое значеніе, которое выразилось-бы прочнымъ обезпеченіемъ производительности казеннаго Златоустовскаго округа и частныхъ заводовъ южнаго Урала, установленіемъ весьма важной въ военномъ отношеніи непосредственной связи между казенными Златоустовскими артиллерійскими заводами и центральной Россіей и обезпеченіемъ дешевой доставки скота изъ Киргизской степи. Наконецъ, Самаро-Челябинская дорога была-бы полезна и въ томъ отношеніи, что, не отнимая дохода отъ Уральской линіи, она повліяла бы на увеличеніе доходности примыкающихъ къ ней гарантированныхъ правительствомъ линій Оренбургской и Моршанско-Сызранской.

Всѣ эти послѣдствія сооруженія Самаро-Челябинской линіи были, по убѣжденію министра путей сообщенія, «несоизмѣримо болѣе достойны вниманія правительства, чѣмъ нѣкоторое облегченіе полученія сырья и отправленія мануфактурныхъ товаровъ, которымъ (при проведеніи Нижегородско-Екатеринбургской линіи) воспользовались бы лишь московскія и казанскія фирмы».

Не ограничиваясь лишь доводами въ пользу Самаро-Челябинской линіи, Посьетъ указывалъ также въ своемъ представленіи на выгодность постройки линіи отъ Екатеринбурга къ Челябинску (длиною въ 340 вер., при строительной стоимости въ 15½ мил. руб.), которая имѣла бы существенное значеніе для разработки каменноугольныхъ залежей на восточномъ склонѣ

Урала и для соединенія заводовъ сѣвернаго Урала съ общею желѣзнодорожною сѣтью. Для окончательнаго выбора направленія линіи между двумя поименованными городами надлежало, по заключенію министра путей сообщенія, ускорить производство болѣе подробныхъ развѣдокъ распространенія въ вышеуказанномъ раіонѣ каменнаго угля.

До разсмотрѣнія изложеннаго представленія въ Комитетѣ Министровъ, правительство имѣло возможность еще разъ ознакомиться съ взглядами и пожеланіями по вопросу о Сибирской линіи наиболѣе заинтересованныхъ группъ промышленниковъ и купечества Европейской Россіи: лѣтомъ и осенью 1884 г. въ министерства финансовъ и путей сообщенія поступили заявленія отъ Нижегородскаго и Московскаго биржевыхъ комитетовъ и отъ спеціальной коммисіи, избранной общимъ собраніемъ гласныхъ С.-Петербургской биржи, для обсужденія вопроса о направленіи Сибирской желѣзной дороги съ точки зрѣнія интересовъ отпускной торговли С.-Петербургскаго порта.

Въ этихъ заявленіяхъ лишь представители Нижегородскаго купечества по прежнему высказывались за проведеніе Нижегородско-Екатеринбургской линіи, указывая, что попытка создать новый важный торговый центръ въ Самарѣ направленіемъ къ ней Сибирской желѣзной дороги можетъ повести къ кризису во внутренней нашей торговлѣ и промышленности, котораго слѣдуетъ всѣми силами избѣгать [1]).

Съ другой стороны, Московскій биржевой комитетъ далъ весьма характерный отзывъ въ томъ смыслѣ, что направленіе Сибирской желѣзной дороги должно зависѣть главнѣйшимъ образомъ отъ тѣхъ или другихъ общегосударственныхъ выгодъ и что «въ интересахъ московской промышленности вопросъ о направленіи Сибирской магистрали вовсе не имѣетъ такого значенія, которое заслуживало-бы пожертвованія интересами другихъ мѣстностей» [2]).

---

[1]) Представленіе предсѣдателя Нижегородскаго ярмарочнаго комитета министру финансовъ отъ 7 сентября 1884 г., № 634.

[2]) Представленіе предсѣдателя Моск. бирж. комитета министру финансовъ отъ 10 мая 1884 г. № 266.

Коммисія, избранная гласными С.-Петербургской биржи, пришла къ заключеніямъ, еще болѣе благопріятнымъ для предложеннаго министромъ путей сообщенія направленія. Высказываясь за Самаро-Челябинскую линію, коммисія мотивировала такое мнѣніе свое тѣмъ, что по этому пути направятся «массы нашихъ главныхъ, коренныхъ товаровъ отечественной торговли, т. е. хлѣбъ и сырье, которыми питается не только С.-Петербургскій портъ, но и большинство всѣхъ другихъ портовъ и торговыхъ пунктовъ»; напротивъ, при Нижегородско-Екатеринбургскомъ направленіи «ожидать отъ Сибирской желѣзной дороги для С.-Петербургскаго и другихъ портовъ можно лишь очень немногаго въ будущемъ», такъ какъ «если бы въ раіонѣ этого направленія дѣйствительно скрывались новыя, неразвитыя еще производительныя силы, то онѣ высказались бы и при нынѣ существующихъ въ немъ обильныхъ путяхъ сообщенія» [1]).

Приведенные отзывы биржевыхъ собраній обѣихъ столицъ показываютъ, что высказанныя министромъ путей сообщенія мнѣнія о вѣроятномъ будущемъ измѣненіи торговыхъ путей въ Сибирь, вслѣдствіе окончанія постройки Оренбургской линіи и моста черезъ Волгу у Самары, постепенно пріобрѣтали себѣ сторонниковъ, въ зависимости отъ чего уменьшилось и число защитниковъ прежняго «южнаго» направленія транзитной линіи черезъ Нижній-Новгородъ и Казань. Такое же измѣненіе настроенія въ пользу новаго Самаро-Челябинскаго направленія этой линіи наблюдалось и въ обществѣ содѣйствія русской промышленности и торговли, гдѣ вопросъ о Сибирской дорогѣ разсматривался въ 1881 г. и во второй половинѣ 1884 года. Послѣ ряда засѣданій, посвященныхъ этому предмету, IV отдѣленіе названнаго общества высказалось въ 1884 г. за проведеніе линіи по Самаро-Челябинскому направленію, съ чѣмъ согласился и Комитетъ указаннаго общества [2]).

---

1) Представленіе предсѣдателя С.-Петерб. бирж. комитета министру финансовъ 14 ноября 1884 г. за № 5197.

2) При дальнѣйшихъ обсужденіяхъ въ засѣданіяхъ общаго собранія общества, мнѣнія раздѣлились, и за Казанское направленіе, какъ и за Челябинское, голоса высказались поровну (по 25). Сторонники Челябинскаго направленія ссылались въ существенныхъ чертахъ на тѣ же

Въ началѣ 80-хъ годовъ появились и отдѣльныя заявленія о желательности проведенія Сибирской дороги по еще болѣе «южному» направленію—отъ Оренбурга на Троицкъ и Омскъ; защитники этого мнѣнія указывали на болѣе выгодныя топографическія условія южнаго Зауралья, на важные мѣстные интересы, связанные съ оренбургскимъ направленіемъ и на большую близость послѣдняго къ среднеазіатскимъ владѣніямъ [1]).

Выборъ въ 1885 г. Самаро-Уфимскаго направленія «Сибирской» линіи.

Вопросъ о направленіи восточнаго участка Сибирской линіи былъ разрѣшенъ Комитетомъ Министровъ въ двухъ его засѣданіяхъ 18 декабря 1884 г. и 2 января 1885 г. Сужденія, высказанныя въ этихъ засѣданіяхъ, представляютъ собою какъ бы окончательные выводы изъ того разнообразнаго матеріала, который имѣлся въ то время въ распоряженіи правительства по вопросу о желательности постройки Сибирской линіи какъ въ предѣлахъ Европейской Россіи, такъ и за Ураломъ.

Первое засѣданіе Комитета (18 декабря 1884 г.) открылось рѣчью министра путей сообщенія, въ которой Посьетъ развивалъ уже высказанныя имъ ранѣе воззрѣнія на важность проведенія Сибирской линіи какъ для культурнаго развитія Сибири, такъ и съ точки зрѣнія общегосударственныхъ политическихъ и торговыхъ интересовъ.

Прежде всего министръ путей сообщенія обратилъ вниманіе Комитета на значительно развившуюся въ новѣйшее время торговлю Россіи со странами крайняго востока, которая, несмотря

доводы, которые приводились въ упомянутомъ выше представленіи Посьета, тогда какъ защитники утвержденной въ 1875 г. линіи настаивали, какъ и прежде, на томъ, что транзитный путь въ Сибирь могъ быть проведенъ исключительно черезъ Казань и Нижній Новгородъ и указывали въ противовѣсъ доводамъ ихъ противниковъ о дороговизнѣ казанско-нижегородскаго направленія (вслѣдствіе необходимости сооруженія 4-хъ большихъ мостовъ) на неизбѣжныя, по ихъ мнѣнію, переплаты, которыя предстояли бы всѣмъ грузамъ, отправляемымъ черезъ Самару и Челябинскъ (Представленіе предсѣдателя общества для содѣйствія русской промышленности и торговли гр. Игнатьева министру финансовъ по вопросу о направленіи Сибирской желѣзной дороги, см. т. 15 Трудовъ названнаго общества 1885 г.).

1) Журналъ засѣданія коммисіи Оренбургскаго отдѣла Императорскаго русскаго географическаго общества 17 Января 1883 г., и записка московскаго купца Орлова о Сибирской желѣзной дорогѣ (см. докладъ А. К. Сиденснера «о желѣзной дорогѣ въ Сибири въ т. 17 Трудовъ общества для содѣйствія русской промышленности и торговли, 1886 г. стр. 157).

на сосѣдство послѣднихъ съ Россіею, шла не прямо, а кружнымъ морскимъ путемъ, что имѣло послѣдствіемъ переплату значительныхъ суммъ за чужеземное посредничество. Такая зависимость отъ иностранныхъ посредниковъ представлялась, по заключенію Посьета, не только весьма тягостною, но и крайне опасною, такъ какъ, въ случаѣ разрыва Россіи съ западно-европейскими державами, азіатская торговля наша могла бы вполнѣ или отчасти прерваться, а это, безъ сомнѣнія, отразилось бы самыми гибельнымъ образомъ на нашихъ экономическихъ интересахъ.

Съ другой стороны, въ послѣднія 30 лѣтъ и Сибирь значительно измѣнилась, причемъ измѣнились и сосѣднія съ ней страны. Открылись сношенія съ Японіей и Кореей; замкнутость сосѣдней Китайской имперіи также начала исчезать.

Для успѣшнаго разрѣшенія безпрерывно возникавшихъ на нашей 9.000-верстной границѣ съ Китаемъ вопросовъ и недоразумѣній, для улучшенія экономическаго состоянія пробуждающейся къ жизни Сибири и для обращенія восточной нашей торговли на надлежащій путь, необходимо было, по мнѣнію министра путей сообщенія, приняться за улучшеніе существующихъ и за проведеніе въ Сибирь новыхъ дорогъ и приступить безотлагательно къ сооруженію проектированной желѣзной дороги, долженствующей связать этотъ отдаленный край съ внутренними областями Россіи, не усложняя вопроса стремленіемъ удовлетворить другимъ потребностямъ и избравъ при томъ, въ видахъ скорѣйшаго осуществленія этого столь важнаго рельсоваго пути, то направленіе, которое, какъ было указано въ вышеизложенномъ представленіи министра путей сообщенія, являлось наименѣе обременительнымъ для государственнаго казначейства—т. е. линію отъ Самары на Уфу, Златоустъ и Челябинскъ.

Послѣ Посьета говорилъ министръ государственныхъ имуществъ Островскій, исходная точка зрѣнія котораго была совершенно иная, чѣмъ у министра путей сообщенія. По убѣжденію Островскаго, успѣшное рѣшеніе столь сложнаго вопроса, какъ направленіе Сибирской линіи, представлялось возможнымъ лишь при помощи всѣхъ необходимыхъ данныхъ о настоящей произво-

дительности Сибири и объ условіяхъ возможнаго развитія ея въ будущемъ, равно какъ и тѣхъ свѣдѣній о количествѣ грузовъ, которыя потребны для разрѣшенія вопроса о томъ, въ какой степени была бы обезпечена доходность транзитнаго пути.

Между тѣмъ, хотя министерство путей сообщенія сдѣлало все, отъ него зависѣвшее, воспользовавшись всѣми свѣдѣніями и данными, какія только были въ его распоряженіи, тѣмъ не менѣе свѣдѣнія эти оказались крайне неполными, неточными и несогласованными между собою [1]), въ виду чего и не могли дать сколько-нибудь твердыхъ основаній для разрѣшенія вопроса о степени обезпеченія грузами Сибирской желѣзной дороги, при томъ или другомъ ея направленіи.

Далѣе министръ государственныхъ имуществъ указалъ, что, по имѣющимся у него свѣдѣніямъ, въ мѣстности, по которой должна пройти проектируемая по Сибири линія, на всемъ ея протяженіи (отъ Кургана до Омска) никакой промышленности не существуетъ и земледѣліе стоитъ на такой низкой ступени, что населеніе (казаки и къ югу киргизы) само нуждается въ привозномъ хлѣбѣ для продовольствія. Всѣ эти соображенія приводили Островскаго къ тому заключенію, что для рѣшенія вопроса о Сибирской магистральной линіи необходимо выяснить, какое значеніе будетъ имѣть строившаяся въ то время Екатеринбурго-Тюменская дорога какъ по отношенію къ проектируемой магистральной линіи, такъ и въ смыслѣ удовлетворенія насущныхъ потребностей Сибири. Здѣсь, однако, по мнѣнію Островскаго, возникалъ вопросъ, не будутъ ли проведеніемъ Екатеринбурго-Тюменской линіи на болѣе или менѣе долгое время удовлетворены дѣйствительныя потребности Сибири, насколько онѣ вообще извѣстны и насколько ихъ можно удовлетворить желѣзною дорогою изъ Европейской Россіи.

Въ пользу утвердительнаго отвѣта на этотъ вопросъ имѣлись, по мнѣнію министра государственныхъ имуществъ, указа-

---

1) Въ подтвержденіе этого мнѣнія, Островскій ссылался на сдѣланныя въ представленіи министра путей сообщенія указанія на крайне противорѣчивыя цифровыя данныя о количествѣ грузовъ, перевозимыхъ въ Сибирь изъ Европейской Россіи и обратно (см. выше).

нія въ томъ фактѣ, что съ того времени, какъ рѣшено было (въ 1882 г.) строить Екатеринбурго-Тюменскую линію, изъ Сибири не раздавалось никакихъ заявленій ни за одно изъ конкурирующихъ направленій; такое отсутствіе ходатайствъ изъ Сибири отъ лицъ, ближайшимъ образомъ заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ, заставляло предположить, что лица эти удовлетворены состоявшимся уже рѣшеніемъ строить Екатеринбурго-Тюменскую дорогу и потому относятся къ выбору магистральной линіи безразлично. Послѣднюю мысль министръ государственныхъ имуществъ ставилъ въ связь и съ тѣмъ соображеніемъ, что «Сибирь не богата именно тѣми предметами мѣстной производительности, на сбытъ коихъ въ Европейскую Россію весьма много полагаются проекты сооруженія рельсовыхъ путей, не богата настолько, что даже рыночная стоимость этихъ произведеній на мѣстѣ исключаетъ всякую мысль о большомъ сбытѣ ихъ въ Россію».

На основаніи вышеизложеннаго Островскій выводилъ безусловно отрицательное сужденіе о необходимости сооруженія магистральной Сибирской линіи и высказывалъ предположеніе, «что въ настоящее время Сибирь въ такой дорогѣ даже и не нуждается, такъ какъ потребности ея еще на долгое время будутъ удовлетворены существующими дешевыми рѣчными путями и строющеюся Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дорогой». Взамѣнъ же сооруженія Сибирской магистральной линіи министръ государственныхъ имуществъ находилъ полезнымъ лишь продолженіе Екатеринбурго-Тюменской линіи до Артамоновской пристани на р. Тоболѣ (для полнаго достиженія цѣли соединенія Волжскаго и Обскаго бассейновъ) и сооруженіе вѣтви, длиною около 20 верстъ, отъ ст. Тарасково Уральской дороги (въ 38 верстахъ отъ Екатеринбурга) къ одной изъ ближайшихъ пристаней на р. Чусовой; вѣтвь эта дала бы возможность менѣе цѣннымъ сибирскимъ и зауральскимъ грузамъ достигать дешеваго воднаго пути, избѣгая излишняго пробѣга на протяженіи до 430 вер. отъ Перми.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Островскій считалъ необходимымъ, въ интересахъ ввѣреннаго его попеченіямъ горнозаводскаго дѣла, продолженіе Уральской дороги на югъ отъ Екатеринбурга къ Уфѣ.

Такимъ образомъ министръ государственныхъ имуществъ придерживался по вопросу о Сибирской дорогѣ возрѣній, вполнѣ противоположныхъ взглядамъ Посьета, что объясняется кореннымъ различіемъ ихъ отправныхъ точекъ зрѣнія: министръ путей сообщенія доказывалъ необходимость постройки Сибирской линіи, ссылаясь на выгоды обще-политическаго и экономическаго характера, наступленіе которыхъ относилось преимущественно къ будущему времени и не могло поэтому быть безспорно подтверждено тѣми или другими цифровыми данными, тогда какъ Островскій основывалъ свои доводы, главнымъ образомъ, на противорѣчивости того цифроваго матеріала, который имѣлся уже въ распоряженіи правительства по вопросу о тогдашнемъ развитіи сибирской транзитной торговли.

Сужденія, высказанныя другими членами Комитета, занимали какъ бы среднее мѣсто между этими двумя противоположными взглядами. Предсѣдатель департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта Абаза присоединился къ мнѣнію Островскаго о преждевременности обсуждать направленіе магистральной Сибирской дороги въ предѣлахъ самой Сибири, считая, однако, необходимымъ безотлагательное разрѣшеніе въ томъ или другомъ смыслѣ вопроса о направленіи дороги къ Сибири. Разсматривая настоящій вопросъ, заявлялъ Абаза, съ точки зрѣнія созданія линіи наиболѣе производительной, на безубыточную эксплоатацію которой можно было бы разсчитывать въ не слишкомъ отдаленномъ будущемъ, не подлежитъ, казалось бы, сомнѣнію, что всѣ выгоды находятся на сторонѣ Самаро-Уфимскаго направленія: есть полное основаніе ожидать, что дорога эта будетъ поставлена въ болѣе благопріятное, въ смыслѣ доходности, положеніе, въ виду естественнаго къ ней тяготѣнія не только одной изъ хлѣбороднѣйшихъ областей Имперіи, но и крайне важной въ горнозаводскомъ отношеніи мѣстности южнаго Урала.

Такіе доводы за Самаро-Уфимское направленіе встрѣтили возраженія со стороны государственнаго контролера, статсъ-секретаря, Д. М. Сольскаго, съ которымъ согласились министръ внутреннихъ дѣлъ гр. Толстой и замѣнявшій военнаго министра Н. Н. Обручевъ. Государственный контролеръ, полагая, вмѣстѣ съ Остров-

скимъ, что въ интересахъ горнозаводскаго дѣла необходимо нынѣже начать съ проведенія желѣзнаго пути отъ Екатеринбурга на югъ, по склону Урала черезъ Златоустъ, до г. Уфы,—находилъ, однако, что продолженіе этого пути на Самару и устройство такимъ образомъ желѣзнодорожнаго сообщенія Европейской Россіи съ Сибирью по направленію Екатеринбургъ-Уфа-Самара удлинило бы эту линію (противъ прямаго направленія Казань—Нижній-Новгородъ) на 400 верстъ, а разстояніе отъ Сибири до Нижняго-Новгорода и промышленнаго раіона Владимірской и Нижегородской губерній увеличилось бы настолько, что выгоды соединенія желѣзнымъ путемъ для этого раіона сдѣлались бы совершенно ничтожными. Расчеты же на дешевизну пути на Самару оправдались бы, по мнѣнію Д. М. Сольскаго, лишь въ томъ случаѣ, если бы можно было навсегда или на долго оставить Казань внѣ соединенія съ общею государственною сѣтью; между тѣмъ, проведеніе желѣзной дороги къ Казани составляетъ надобность, независимую отъ вопроса о направленіи транзитнаго пути на Сибирь, такъ какъ этого требуютъ, въ виду важнаго значенія Казани и ея раіона, какъ соображенія экономическія, такъ и весьма вѣскія уваженія политическія и административныя [1]).

По этимъ мотивамъ Д. М. Сольскій полагалъ, вмѣсто осуществленія предположенной министромъ путей сообщенія Самаро-Челябинской линіи, разрѣшить постройку желѣзной дороги отъ Екатеринбурга черезъ Златоустъ на Уфу и приступить къ подробнымъ изысканіямъ для соединенія рельсовымъ путемъ Казани съ Московско-Нижегородскою дорогою, а затѣмъ и Уфы съ Казанью.

Всѣ изложенныя выше сужденія выяснили Комитету Министровъ, какъ значится въ журналѣ его засѣданій отъ 18 декабря 1884 г. и 2 января 1885 г., что разрѣшенію его въ этомъ дѣлѣ

---

1) Въ развитіе этой мысли министръ внутреннихъ дѣлъ гр. Толстой заявилъ, что Казанская дорога представляется весьма желательною для оживленія экономическаго положенія Казанской губерніи, накопившей за послѣдніе годы до 14 мил. руб. недоимокъ, и сверхъ того существенно необходимою и съ точки зрѣнія политическихъ интересовъ государства, въ виду проявившагося броженія умовъ въ средѣ татарскаго населенія этого края.

подлежатъ два вопроса, а именно: 1) насколько имѣющіяся свѣдѣнія объ экономическомъ значеніи различныхъ областей Сибири и техническія данныя допускаютъ предрѣшеніе нынѣ же направленія Сибирской дороги собственно въ предѣлахъ этого края, и 2) какое изъ предлагаемыхъ направленій для соединенія рельсовымъ путемъ мѣстностей, прилегающихъ къ Уралу, съ внутреннею нашею желѣзнодорожною сѣтью представляется наиболѣе выгоднымъ.

По первому изъ этихъ вопросовъ, въ виду столь категорично высказанныхъ Островскимъ и Абазою сужденій, Комитетъ полагалъ, что указаніе нынѣ же наиболѣе соотвѣтствующаго государственнымъ нашимъ интересамъ и экономическимъ выгодамъ направленія магистральнаго рельсоваго пути не только невозможно, по неполнотѣ и разнорѣчивости свѣдѣній о производительности различныхъ раіоновъ Сибири и движенія грузовъ, но и преждевременно въ виду тѣхъ затратъ, которыя уже произведены нынѣ для облегченія торговыхъ сношеній Сибири съ Европейской Россіей. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ присоединился къ весьма распространенному въ то время воззрѣнію о предпочтительности для громоздкихъ и вообще малоцѣнныхъ Сибирскихъ товаровъ слѣдовать въ предѣлахъ Сибири по издавна установившимся тамъ рѣчнымъ путямъ сообщенія, указавъ притомъ, что послѣ соединенія р.р. Оби и Енисея каналомъ и осуществленія Екатеринбурго-Тюменской линіи, будутъ устранены главныя препятствія для свободнаго движенія по этимъ путямъ. Такимъ образомъ, по заключенію Комитета, въ недалекомъ будущемъ получится для сибирскаго торговаго движенія непрерывный, частью водный, частью рельсовый путь, которымъ на долгое время будутъ удовлетворены насущныя потребности этого края; во всякомъ случаѣ лишь по открытіи движенія по Екатеринбурго-Тюменской линіи и послѣ продолженія Уральской дороги на югъ для соединенія ея съ сѣтью внутреннихъ рельсовыхъ сообщеній возможно будетъ судить о томъ, куда именно получатъ тяготѣніе собственно сибирскіе грузы.

При обсужденіи, затѣмъ, вопроса о дорогахъ, проектируемыхъ по направленію къ Сибири, Комитетъ, заключая по сдѣланнымъ въ его средѣ заявленіямъ о преимуществахъ избранія Самаро-

Уфимской линіи, выслушалъ представленныя по этому предмету министрами финансовъ и путей сообщенія дополнительныя данныя. Министръ финансовъ Бунге привелъ сопоставленіе возможныхъ ежегодныхъ доходовъ отъ грузоваго движенія по каждой изъ проектированныхъ линій Нижегородско-Екатеринбургской и Самаро-Челябинской (при сооруженіи ихъ на счетъ казны), изъ котораго выяснилось, что первая изъ указанныхъ дорогъ была бы долгое время бездоходной и требовала бы даже безвозвратнаго расхода для казны до 4—5 милл. руб. въ годъ, тогда какъ, если бы государственному казначейству пришлось приплачивать и по Самарскому направленію, то несравненно менѣе, чѣмъ по Казанскому, и въ теченіе менѣе продолжительнаго срока.

Въ свою очередь и Посьетъ привелъ Комитету нѣсколько новыхъ доводовъ въ пользу защищаемаго имъ Самаро-Челябинскаго направленія, указавъ, что при избраніи Казанскаго направленія, желѣзная дорога, слѣдуя на протяженіи около 800 верстъ вдоль Волги и Камы, несомнѣнно оставалась бы значительную часть года безъ грузовъ. Предложенное же нѣкоторыми членами Комитета среднее направленіе линіи, отъ Нижняго-Новгорода на Казань и Уфу, по мнѣнію министра путей сообщенія, не могло быть принято въ виду чрезвычайной его дороговизны, такъ какъ изъ двухъ линій Самарской и Казанской оно соединяло въ себѣ самые трудные какъ для постройки, такъ и для эксплоатаціи, участки.

Высказываясь въ своихъ заключительныхъ сужденіяхъ за постройку Самаро-Уфимской линіи, Комитетъ придавалъ особое значеніе и сдѣланному предсѣдателемъ Государственнаго Совѣта, Великимъ Княземъ Михаиломъ Николаевичемъ, заявленію, что дорога эта имѣла бы весьма важное значеніе въ военномъ отношеніи, соединивъ непосредственно казенные артиллерійскіе заводы Златоустовскаго округа съ общею желѣзнодорожною сѣтью. Далѣе Комитетъ счелъ нужнымъ измѣнить направленіе восточной части предположенной министромъ путей сообщенія линіи. Находя, что доведеніе дороги до Челябинска предрѣшило бы вопросъ

о постройкѣ рельсоваго пути въ Сибири, что̀, какъ было указано выше, признавалось преждевременнымъ, Комитетъ предпочелъ дать общее указаніе, что при продолженіи Самаро-Уфимской линіи къ востоку отъ Уфы и по переходѣ ея черезъ Южно-Уральскій хребетъ, для нея должно быть избрано наиболѣе выгодное и удобное въ техническомъ и экономическомъ отношеніяхъ направленіе къ одному изъ пунктовъ Екатеринбурго-Тюменской дороги или Каменской ея вѣтви.

Наконецъ, Комитетъ обратилъ вниманіе на указанное министромъ внутреннихъ дѣлъ гр. Толстымъ и начальникомъ главнаго штаба Н. Н. Обручевымъ существенное неудобство, которое представилось бы въ томъ случаѣ, если бы при сооруженіи Самаро-Уфимской линіи г. Казань вновь остался внѣ общей желѣзнодорожной сѣти. Сознавая необходимость установленія тѣсной связи казанскаго края и его инородческаго населенія съ внутренними коренными областями Имперіи, равно какъ и желательность поднятія экономическаго благосостоянія этого края, Комитетъ считалъ необходимымъ поручить министру путей сообщенія приступить безотлагательно къ изученію вопроса о соединеніи Казани, по направленію къ Москвѣ, съ общею желѣзнодорожною сѣтью.

Въ резолютивной части журнала Комитета сооруженіе обѣихъ линій—Самаро-Уфимской и Московско-Казанской было, въ виду изложеннаго, поставлено на первую очередь. По отношенію же къ первой изъ названной линіи, которая должна была черезъ посредство Екатеринбурго-Тюменской дороги связать Сибирь съ общею желѣзнодорожною сѣтью, Комитетъ полагалъ предоставить министру путей сообщенія: 1) внести, по соглашенію съ министромъ финансовъ, свои предположенія о способѣ постройки этой линіи и о неотлагательномъ приступѣ къ сооруженію перваго ея участка отъ Самары до Уфы, и 2) произвести, по испрошеніи потребныхъ средствъ, подробныя изысканія желѣзной дороги отъ Уфы черезъ Златоустъ по восточному склону Урала до одного изъ пунктовъ Екатеринбурго-Тюменской линіи. Журналъ Комитета удостоился Высочайшаго утвержденія 6 января 1885 г.

Сооруженіе въ 1885—1890 г.г. Самаро-Уфимской и Уфа-Златоустовской жел. дорогъ.

Послѣдовавшее, такимъ образомъ, разрѣшеніе вопроса о направленіи головнаго участка Сибирской желѣзной дороги застало министерство путей сообщенія въ значительной степени подготовленнымъ къ дальнѣйшей разработкѣ вопроса объ осуществленіи этой линіи. Уже 8 января 1885 г., т. е. черезъ 2 дня послѣ Высочайшаго утвержденія вышеизложеннаго журнала Комитета Министровъ, Посьетъ вошелъ въ Комитетъ съ представленіемъ о способѣ сооруженія желѣзной дороги отъ ст. Кинель Оренбургской линіи (близъ Самары) черезъ Уфу и Златоустъ до одного изъ пунктовъ Екатеринбурго-Тюменской дороги. Въ представленіи этомъ министръ путей сообщенія, не касаясь еще вопросовъ о подробностяхъ направленія этой линіи, высказался въ пользу сооруженія ея непосредственнымъ распоряженіемъ казны. Выступивъ еще съ начала 80-хъ годовъ рѣшительнымъ сторонникомъ системы казеннаго желѣзнодорожнаго строительства [1]), Посьетъ указывалъ въ данномъ случаѣ на то, что вновь утвержденная линія составляетъ продолженіе Екатеринбурго-Тюменской дороги, отстроенной на средства казны, и что, въ случаѣ сохраненія обѣихъ линій въ распоряженіи правительства, получится возможность установлять тарифы какъ на всѣ грузы Екатеринбурго-Тюменскаго раіона, направляющіеся въ Европейскую Россію, такъ и на горнозаводскія произведенія всего Урала.

Въ засѣданіи Комитета Министровъ, посвященномъ обсужденію этого представленія Посьета, послѣдній заявилъ, въ подтвержденіе изложеннаго выше воззрѣнія его, что онъ глубоко убѣжденъ въ преимуществахъ постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны и увѣренъ въ томъ, что подвѣдомственные ему чины прилагаютъ всѣ старанія къ достиженію возможныхъ въ этомъ отношеніи сбереженій въ пользу государственнаго казначейства.

Министръ путей сообщенія встрѣтилъ въ своихъ предположеніяхъ энергичную поддержку и со стороны предсѣдателя департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта

---

[1]) «Наша желѣзнодорожная политика», т. III, стр. 200 и слѣд.

Абазы, высказавшаго, что при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ частными обществами, когда правительство вынуждено, сверхъ гарантіи на ихъ основные капиталы, выдавать изъ казны отъ $^2/_3$ до $^3/_4$ этихъ капиталовъ или принимать на себя реализацію облигацій этихъ компаній, осуществленіе желѣзнодорожныхъ предпріятій сказаннымъ способомъ въ дѣйствительности сводится къ сооруженію дорогъ на средства самой казны. При этихъ условіяхъ дѣятельность частныхъ предпринимателей, утрачивая главное условіе успѣха—личную инициативу, ограничивается распоряженіемъ казенными средствами и при томъ нерѣдко безъ должной отвѣтственности. Въ заключеніе Абаза указалъ, что въ настоящемъ случаѣ постройка Самаро-Златоустовской линіи при примѣненіи системы казеннаго строительства является тѣмъ болѣе умѣстною, что въ виду правительства не имѣется какихъ либо предложеній со стороны частныхъ, вполнѣ самостоятельныхъ въ финансовомъ отношеніи, предпринимателей.

Такое заявленіе Абазы, въ которомъ въ сжатыхъ выраженіяхъ были указаны выяснившіеся тогда недостатки желѣзнодорожнаго строительства частными компаніями, вполнѣ согласовалось и съ убѣжденіемъ, сложившимся по этому вопросу у остальныхъ членовъ Комитета: принявъ въ соображеніе экономическое значеніе проектированной къ постройкѣ линіи, долженствовавшей связать непрерывнымъ рельсовымъ путемъ весь Уральскій край и восточныя области Имперіи съ общею желѣзнодорожною сѣтью Комитетъ пришелъ къ единогласному заключенію, что постройку Самаро-Уфимской линіи, съ продолженіемъ ея до пересѣченія съ Екатеринбурго-Тюменской дорогой, наиболѣе выгодно осуществить казеннымъ способомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ полагалъ предоставить министру путей сообщенія испросить установленнымъ порядкомъ чрезъ Государственный Совѣтъ ассигнованіе на 1885 г. сверхсмѣтнаго кредита въ размѣрѣ, потребномъ на производство окончательныхъ изысканій и работъ по новой линіи.

Комитетъ считалъ однако несоотвѣтственнымъ сохранить за этой линіей наименованіе «Сибирской», а предпочелъ обозначать участки ея по ихъ конечнымъ пунктамъ, напр., Самаро-Уфимская линія, и т. д. Журналъ Комитета былъ Высочайше утвержденъ 25 января

1885 г. Строительная стоимость перваго участка вновь утвержденной линіи—отъ ст. Кинель Оренбургской дороги (въ 39 вер. отъ Самары) до Уфы [1]) первоначально въ 1885 г. была опредѣлена особою коммисіею изъ представителей министерствъ путей сообщенія, финансовъ и государственнаго контроля въ суммѣ 24.856.635 р. (или на версту 54.685 р.). Лѣтомъ 1885 г. были произведены окончательныя изысканія, а весною 1886 г. были начаты по всей линіи строительныя работы, оконченныя къ сентябрю 1888 г. Постройка производилась временнымъ управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ подъ непосредственнымъ руководствомъ начальника работъ инженера К. Я. Михайловскаго. Несмотря на трудныя условія, съ которыми были связаны строительныя работы, и въ особенности на недостатокъ на мѣстѣ рабочихъ, большинство которыхъ приходилось привозить изъ отдаленныхъ мѣстностей,—строителю удалось достигнуть значительныхъ сбереженій противъ первоначально предположенной расцѣнки работъ. Уже въ 1887 г., по сдачѣ работъ подрядчикамъ, выяснилась возможность понизить строительную стоимость Самаро-Уфимской линіи до 24.122.252 руб., въ каковой суммѣ опредѣлилась и исполнительная расцѣночная вѣдомость этой линіи, бывшая въ 1887 г. на разсмотрѣніи Государственнаго Совѣта; по окончаніи же постройки и по заключеніи всѣхъ счетовъ оказа-

---

1) По утвержденному проекту дорога не получала такимъ образомъ связи съ р. Волгою. Видя въ этомъ значительное неудобство, министръ путей сообщенія Посьетъ входилъ въ Комитетъ Министровъ 4 января 1886 г. съ представленіемъ о томъ, чтобы сдѣлать Самару начальнымъ пунктомъ дороги и проложить отъ нея до ст. Кинель независимый отъ Оренбургской дороги путь, но представленіе это было возвращено министру путей сообщенія въ виду возбужденнаго министромъ финансовъ Бунге вопроса о возможности пріобрѣтенія въ казну участка Оренбургской дороги отъ Сызрани до Кинели съ мостомъ черезъ Волгу. По этому предмету не состоялось, однако, соглашенія съ обществомъ Оренбургской желѣзной дороги, вслѣдствіе чего министръ путей сообщенія внесъ 6 сентября 1886 г. новое представленіе въ Комитетъ Министровъ, въ которомъ онъ излагалъ свои предположенія войти въ соглашеніе съ обществомъ Оренбургской дороги лишь относительно пропуска поѣздовъ Самаро-Уфимской дороги по участку Самара-Кинель и далѣе къ Волгѣ, но Комитетъ, находя, что Самаро-Уфимская линія, какъ начальная дорога будущей Сибирской линіи, должна имѣть непосредственную связь съ Волгой, вторично возвратилъ представленіе, предоставивъ Посьету образовать при Министерствѣ Путей Сообщенія особое совѣщаніе для веденія дальнѣйшихъ переговоровъ о пріобрѣтеніи въ казну хотя бы всей Оренбургской дороги. Присоединеніе Оренбургской линіи къ сѣти казенныхъ дорогъ послѣдовало, однако, не ранѣе 1 Января 1893 г. (Истор. очеркъ ж. ж. д. д., стр. 319).

лось, что строительная стоимость Самаро-Уфимской дороги не превысила 23.821.737 руб. (или 52.586 р. на версту), что составило сбереженіе въ 1.034.898 руб. противъ первоначальной расцѣнки и 300.515 р.—противъ исполнительной [1]).

На слѣдующемъ участкѣ разрѣшенной въ 1885 г. линіи—между Уфою и Златоустомъ—были произведены въ 1886—1887 г.г. подробныя изысканія, на основаніи которыхъ по Высочайше утвержденному, 10 іюля 1887 г., положенію Комитета Министровъ было окончательно принято направленіе этой линіи, при которомъ строительная стоимость ея опредѣлялась тогда въ 23.395.570 р. (или 79.037 р. на версту). Работы, начавшіяся весною 1888 г., производились также на средства казны подъ руководствомъ строителя Самаро-Уфимскаго участка, инженера Михайловскаго, и были окончены въ августѣ 1890 г. Постройка линіи Уфа-Златоустъ была сопряжена съ немалыми затрудненіями: при совершенна горномъ характерѣ мѣстности и отсутствіи сообщеній вдоль линіи пришлось возвести значительное число искусственныхъ сооруженій, земляныя работы также представляли трудности вслѣдствіе твердости грунтовъ. Тѣмъ не менѣе, результаты постройки этой линіи оказались столь же удачными, какъ и на Самаро-Уфимской дорогѣ: уже въ концѣ 1887 г. обнаружилось, что общая сумма потребныхъ на постройку кредитовъ не превыситъ 20.220.666 р., а по окончаніи постройки дѣйствительно израсходованная сумма опредѣлилась въ размѣрѣ лишь 18.969.869 руб. или 53.444 р. на версту [2]).

Въ августѣ 1890 г. участокъ Уфа-Златоустъ былъ, съ Высочайшаго соизволенія, соединенъ съ Самаро-Уфимскою дорогою въ одну линію подъ общимъ наименованіемъ Самаро-Златоустовской дороги [3]). Продолженіе этой дороги до соединенія ея съ Екатеринбурго-Тюменскою линіею, которое имѣлось въ виду Комитетомъ Министровъ въ 1885 г., было осуществлено, однако, значительно позднѣе,—послѣ доведенія Самаро-Златоустовской линіи до Челябинска и постройки соединительной Екатеринбурго-Челябинской линіи (см. ниже).

---

1) Отчетъ по постройкѣ Самаро-Уфимской желѣзной дороги.

2) Отчетъ по постройкѣ Уфа-Златоустовской желѣзной дороги.

3) Истор. очеркъ развитія жел. дор. въ Россіи, стр. 320.

*

Положеніе вопроса о проведеніи Сибирскихъ линій во второй половинѣ 80-хъ годовъ.

Предпринятое, такимъ образомъ, во второй половинѣ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія сооруженіе между Волгой и Уральскимъ хребтомъ рельсоваго пути, связаннаго съ общею желѣзнодорожною сѣтью у Самары, явилось условіемъ, благопріятствовавшимъ разработкѣ вопроса о проведеніи желѣзныхъ дорогъ и за Ураломъ— въ Сибири, осуществленіе которыхъ, при отсутствіи до того времени соединенія Урала съ центральными губерніями, даже наиболѣе ревностными защитниками идеи объ этихъ дорогахъ относились лишь къ болѣе или менѣе отдаленному будущему. Почти одновременно съ этимъ въ глазахъ высшей мѣстной администраціи потребность въ проведеніи рельсовыхъ путей пріобрѣтаетъ значительно бо̀льшую напряженность, чѣмъ ранѣе, въ зависимости отъ чего происходятъ и соотвѣтственныя измѣненія въ настроеніи большинства представителей центральнаго управленія. Послѣдствіемъ этого было наступленіе новаго періода въ исторіи осуществленія Сибирскаго пути: взамѣнъ прежнихъ болѣе или менѣе отрывочныхъ предположеній о постройкѣ дорогъ внутри Сибири, во второй половинѣ 80-хъ годовъ разработывается детальный планъ сооруженія этихъ линій, причемъ первоначальные проекты сооруженія отдѣльныхъ, наиболѣе необходимыхъ участковъ (которые были бы соединены между собою и съ сѣтью дорогъ Европейской Россіи водными путями) вскорѣ уступаютъ мѣсто мысли о проложеніи сплошнаго рельсоваго пути черезъ всю Сибирь. Предварительно изложенія подробностей разработки этого плана сибирскихъ линій, слѣдуетъ отмѣтить, что за весь указанный періодъ (1886—1892г.) правительство руководилось воззрѣніемъ на необходимость сооружать эти линіи лишь непосредственнымъ распоряженіемъ казны, хотя вполнѣ опредѣленно это было выражено лишь въ 1891 г. (см. ниже).

Всеподданнѣйшій отчетъ гр. Игнатьева 1886 г. и послѣдовавшая по нему Высочайшая резолюція Императора Александра III.

Въ 1886 г. весьма дѣятельнымъ поборникомъ мысли о проведеніи желѣзныхъ дорогъ въ Сибири выступилъ исправлявшій должность Иркутскаго генералъ-губернатора графъ А. П. Игнатьевъ. Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ своемъ за 1885—1886 г.г. гр. Игнатьевъ доказывалъ необходимость такихъ желѣзныхъ дорогъ по соображеніямъ характера главнымъ образомъ политическаго и стратегическаго. Начинавшійся тогда наплывъ китайцевъ

въ восточныя окраины Сибири и проявленное Китаемъ стремленіе улучшить организацію своего войска, по удостовѣренію гр. Игнатьева, заставляли правительство стремиться къ достиженію возможности своевременно придвинуть въ Забайкалье достаточное количество войскъ для обороны края; для осуществленія такой цѣли, по мнѣнію гр. Игнатьева, не было иного способа, какъ постройка желѣзной дороги, соединяющей Европейскую Россію съ бассейномъ Амура, а на первое время—проложеніе рельсоваго пути отъ Иркутска до Томска, связаннаго уже тогда паровымъ воднымъ сообщеніемъ съ Европейской Россіей.

При безусловной необходимости Томско-Иркутской желѣзной дороги для государственныхъ цѣлей, проведеніе этой линіи, по заключенію гр. Игнатьева, несомнѣнно благотворно отразилось бы и на оживленіи весьма слабо развитой промышленности и торговли восточной Сибири; съ удешевленіемъ же провоза товаровъ изъ Европейской Россіи явилась бы возможность усилить вывозъ нашихъ издѣлій и тѣмъ умѣрить невыгоды нашего торговаго баланса на китайской границѣ; между тѣмъ, именно въ отсутствіи въ Сибири сколько нибудь устроенныхъ путей сообщенія и заключалась главнѣйшая причина слабаго развитія производительности этой страны и наблюдавшагося тамъ застоя въ промышленныхъ дѣлахъ. Такое заключеніе гр. Игнатьева обратило на себя вниманіе Императора Александра III, соизволившаго положить на всеподданнѣйшемъ отчетѣ его резолюцію: **«Уже сколько отчетовъ генералъ-губернаторовъ Сибири Я читалъ и долженъ съ грустью и стыдомъ сознаться, что правительство до сихъ поръ почти ничего не сдѣлало для удовлетворенія потребностей этого богатаго, но запущеннаго края. А пора, давно пора!»**

По Высочайшему повелѣнію Императора Александра III, отчетъ гр. Игнатьева былъ внесенъ въ Комитетъ Министровъ. Комитетъ, усматривая изъ вышеозначенной отмѣтки непремѣнную Его Величества волю, чтобы отдѣльными вѣдомствами было обращено особое вниманіе на удовлетвореніе насущныхъ потребностей Сибири, положилъ, согласно Высочайше утвержденному 26 декабря 1886 г. журналу, сообщить Высочайшую волю подле-

жащимъ министрамъ. Вышеуказанная Высочайшая резолюція, свидѣтельствовавшая о той чуткости, съ которой въ Бозѣ почивающій Царь-Миротворецъ всегда относился къ вопросамъ, касавшимся нуждъ Сибири, оказала самое благотворное воздѣйствіе на положеніе вопроса о проведеніи желѣзной дороги въ Сибири. Указаніе, преподанное съ высоты Престола, вдохнуло новую энергію въ поборниковъ идеи объ осуществленіи этой дороги; оно убѣдило ихъ въ сочувствіи Монарха ихъ взглядамъ на необходимость для правительства взять на себя иниціативу въ дѣлѣ культурнаго и экономическаго возрожденія Сибири, отказавшись отъ прежняго выжидательнаго образа дѣйствій.

Почти одновременно съ заявленіемъ гр. Игнатьева о необходимости сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Сибири, поступило и другое не менѣе убѣдительное ходатайство о томъ же со стороны барона Корфа, назначеннаго въ 1884 г. на вновь учрежденную должность Приамурскаго генералъ-губернатора. Въ первомъ всеподданнѣйшемъ отчетѣ своемъ, составленномъ въ іюлѣ 1886 г., баронъ Корфъ разсматривалъ вопросъ о сибирскихъ желѣзныхъ дорогахъ съ тѣхъ же основныхъ точекъ зрѣнія—экономической, общеполитической и стратегической—какъ и гр. Игнатьевъ, и придавалъ особенное значеніе скорѣйшему сооруженію рельсоваго пути черезъ Забайкальскую область, гдѣ гористый характеръ мѣстности не позволялъ прибѣгнуть къ устройству сплошнаго воднаго пути. Въ частности, Приамурскій генералъ-губернаторъ указывалъ на то, что осуществленіе желѣзной дороги отъ Байкала до Срѣтенска содѣйствовало-бы упорядоченію чайной торговли съ Китаемъ, причемъ средства, расходуемыя на провозъ чая заграницею (т. е. по Монголіи), могли-бы остаться въ краѣ и послужить къ его развитію и заселенію. Правительство вмѣстѣ съ тѣмъ пріобрѣло бы весьма важную стратегическую выгоду, получивъ возможность быстраго передвиженія постоянныхъ войскъ на востокъ и доставленія туда резервовъ двумя мѣсяцами ранѣе; въ связи съ этимъ значительно уменьшились бы расходы на увеличеніе постояннаго состава войскъ въ Амурской области. Наконецъ, устройство желѣзной дороги оказало бы, по мнѣнію бар. Корфа, существенную услугу и въ экономическомъ отношеніи, уравнявъ хлѣб-

ныя цѣны при пестрыхъ урожаяхъ въ различныхъ частяхъ Забайкалья и устранивъ экономическую зависимость Амурской области отъ Манчжуріи какъ въ отношеніи хлѣба, такъ и въ особенности скота. Заявленіе Приамурскаго генералъ-губернатора о значеніи для края желѣзной дороги также остановило на себѣ вниманіе Императора Александра III, положившаго на этомъ мѣстѣ всеподданнѣйшаго отчета бар. Корфа резолюцію: «**Представить соображенія**».

Обсужденіе вопроса о сооруженіи Сибирской желѣзной дороги въ особыхъ совѣщаніяхъ 1886 и 1887 г.г.

Для обсужденія тѣхъ разнообразныхъ вопросовъ, съ которыми было связано начало великаго предпріятія сооруженія Сибирской магистрали, былъ избранъ путь, который могъ обезпечить всестороннее и вмѣстѣ съ тѣмъ и незамедлительное разсмотрѣніе всѣхъ вновь возникавшихъ вопросовъ: независимо отъ усиленной дѣятельности, проявленной въ этой области министерствомъ путей сообщенія, съ 1886 г. по 1892 г. были неоднократно созываемы, каждый разъ по особому Высочайшему повелѣнію, совѣщанія изъ представителей высшаго управленія, коими и были послѣдовательно разсмотрѣны вопросы о значеніи сибирскихъ дорогъ, о подготовительныхъ къ постройкѣ дѣйствіяхъ (изысканіяхъ) и, наконецъ, о способахъ и средствахъ осуществленія этихъ дорогъ.

Первое изъ такихъ совѣщаній состоялось въ концѣ 1886 г., подъ предсѣдательствомъ министра путей сообщенія Посьета, при участіи Приамурскаго генералъ-губернатора бар. Корфа и представителей министерствъ: финансовъ, военнаго, государственныхъ имуществъ и государственнаго контроля. Совѣщаніе это, обсудивъ предположеніе барона Корфа объ осуществленіи Забайкальской желѣзной дороги, пришло къ заключенію, что эта линія имѣетъ весьма важное политическое и стратегическое значеніе, и что возможно скорѣйшее ея сооруженіе необходимо въ интересахъ какъ края, такъ и всего государства. Вслѣдъ за этимъ Посьетъ входилъ въ сношеніе съ вновь назначеннымъ въ 1887 г. министромъ финансовъ Вышнеградскимъ объ ассигнованіи кредита для изслѣдованія направленія Забайкальской линіи, но послѣдній, не допуская вообще возможности какихъ либо сверхсмѣтныхъ ассигнованій, отозвался, что при тогдашнемъ стѣсненномъ положеніи госу-

дарственнаго казначейства онъ затрудняется пріискать средства, потребныя для желѣзнодорожныхъ изысканій въ Забайкальѣ [1]).

Несмотря, однако, на эти отрицательные результаты совѣщанія 1886 г., вопросъ о Забайкальской дорогѣ былъ подвергнутъ обсужденію новаго совѣщанія, образованнаго по Высочайшему повелѣнію въ маѣ 1887 г. для разсмотрѣнія предположеній о сибирскихъ желѣзныхъ дорогахъ, высказанныхъ обоими генералъ-губернаторами—Иркутскимъ гр. Игнатьевымъ и Приамурскимъ—бар. Корфомъ.

Совѣщаніе это, состоявшее подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта Абазы, изъ министровъ путей сообщенія (Посьета) и военнаго (Ванновскаго) государственнаго контролера (Д. М. Сольскаго), управляющихъ министерствами морскимъ (Шестакова) и финансовъ (Вышнеградскаго) и начальника главнаго штаба (Н. Н. Обручева), разрѣшило, въ засѣданіи 6 іюня 1887 г., принципіальный вопросъ о необходимости постройки Сибирской желѣзной дороги.

Основная точка зрѣнія членовъ этого совѣщанія состояла въ единогласномъ признаніи, что въ общегосударственномъ и въ особенности стратегическомъ отношеніяхъ ускореніе сношеній Европейской Россіи съ отдаленнымъ востокомъ становится съ каждымъ годомъ все болѣе неотложнымъ, несмотря на то, что проложеніе рельсоваго пути черезъ Сибирь не обѣщаетъ въ ближайшемъ будущемъ, при ограниченномъ торговомъ сибирскомъ движеніи, положительныхъ выгодъ и можетъ окупиться лишь со временемъ.

Эти общія соображенія совѣщанія вполнѣ согласовались съ выраженной въ 1886 г. Высочайшей волей Императора Александра Александровича, предъуказывавшаго необходимость самаго энергичнаго содѣйствія со стороны правительства пробужденію и развитію производительныхъ силъ Сибири. Обсудивъ проектированныя представителями высшей мѣстной администраціи линіи, совѣщаніе нашло, что участки будущей дороги отъ Томска до Иркутска (предложенный гр. Игнатьевымъ) и отъ Байкала до

---

1) См. Истор. очеркъ развитія жел. дорогъ, стр. 452.

Срѣтенска (намѣченный бар. Корфомъ) достаточно отвѣчаютъ, по крайней мѣрѣ на первое время, желаемому ускоренію передвиженія черезъ Сибирь войскъ и грузовъ, такъ какъ соединятъ западно - сибирское судоходство по Оби съ восточно - сибирскимъ—по Амуру. Въ виду этихъ соображеній совѣщаніе высказалось за удовлетвореніе указанныхъ выше ходатайствъ сибирскихъ властей путемъ безотлагательнаго приступа къ изысканіямъ участковъ рельсоваго пути по направленію отъ Томска черезъ Иркутскъ къ Срѣтенску. Далѣе, совѣщаніе обратило вниманіе и на существенную необходимость проведенія желѣзной дороги на крайнемъ востокѣ Сибири. Въ этомъ отношеніи совѣщаніе приняло на видъ Высочайше одобренныя сужденія, бывшей еще ранѣе, подъ предсѣдательствомъ Е. И. В. Великаго Князя Алексѣя Александровича, коммисіи [1]), выяснившей настоятельную необходимость соединенія рельсовымъ путемъ г. Владивостока съ р. Сунгачи близъ оз. Ханка, такъ какъ безъ этого соединенія важнѣйшій русскій портъ на Тихомъ океанѣ являлся бы отрѣзаннымъ отъ удобныхъ сообщеній съ внутренними путями страны. Вполнѣ раздѣляя эти заключенія, совѣщаніе 6 іюня 1887 г. находило правильнымъ приступить къ изысканіямъ отъ Владивостока до оз. Ханка; опредѣливъ раіоны изысканій, совѣщаніе вкратцѣ коснулось и самаго производства послѣднихъ, признавъ необходимымъ дѣятельное участіе въ этомъ дѣлѣ военнаго вѣдомства, въ виду преимущественно стратегическаго значенія проектированныхъ линій; подробную же разработку программы изысканій совѣщаніе полагало предоставить соглашенію министровъ путей сообщенія и военнаго, государственнаго контролера и управляющаго министерствомъ финансовъ [2]).

Между тѣмъ, проектъ программы изысканій для сибирскихъ линій уже былъ къ тому времени заготовленъ въ министерствѣ путей сообщенія, почему и явилась возможность немедленно дать этому дѣлу дальнѣйшій ходъ въ порядкѣ, предусмотрѣнномъ совѣщаніемъ 6 іюня 1887 г.; уже 10 іюня состоялось новое совѣща-

---

[1]) См. выше, стр. 34.

[2]) Истор. очеркъ, стр. 453.

ніе 4-хъ министровъ (путей сообщенія, военнаго и управляющихъ министерствомъ финансовъ и государственнымъ контролемъ.

Проектъ министра путей сообщенія былъ одобренъ этимъ совѣщаніемъ во всей его части, относившейся къ направленію изысканій и связаннымъ съ этимъ вопросамъ о техническихъ условіяхъ постройки предположенныхъ дорогъ. Совѣщаніе, признавая весьма желательнымъ изслѣдованіе бо́льшихъ раіоновъ, нежели тѣ, которые въ первое время будутъ прорѣзаны желѣзными дорогами, положило исполнить изысканія по слѣдующимъ направленіямъ:

1) отъ Томска черезъ Ачинскъ, Красноярскъ и Канскъ до Иркутска и далѣе, до берега Байкала—на протяженіи 1.700 верстъ;

2) отъ с. Посольскаго, на восточномъ берегу Байкала, черезъ Верхнеудинскъ, Петровскій заводъ и Нерчинскъ до Срѣтенска—1.100 верстъ, и

3) отъ Владивостока черезъ с. Раздольное, Никольское и Анучино до сел. Буссе—400 верстъ.

Кромѣ того, совѣщаніе считало необходимымъ произвести рекогносцировку мѣстности по направленію отъ Иркутска вокругъ Байкала на Верхнеудинскъ или Петровскій заводъ.

Переходя затѣмъ къ обсужденію техническихъ условій будущихъ сибирскихъ линій, совѣщаніе признало необходимымъ принять руководящимъ началомъ при составленіи проекта этихъ дорогъ и ихъ сооруженій стремленіе къ всевозможному ихъ удешевленію, какое только окажется достижимымъ безъ ущерба прочности и цѣлесообразности сооруженій. Для осуществленія этого принципа, легшаго въ основу всей дальнѣйшей дѣятельности правительства по сооруженію Сибирской линіи, совѣщаніе приняло предположенія министра путей сообщенія объ облегченіяхъ въ техническихъ условіяхъ сибирскихъ дорогъ сравнительно съ требованіями, предъявляемыми къ желѣзнымъ дорогамъ въ Европейской Россіи. Сюда относилось: принятіе облегченнаго типа верхняго строенія пути [1]), допущеніе уклоновъ до 0,008 саж. на

---

[1]) Ширина землянаго полотна ограничивалась 2,2 саж., вмѣсто обычныхъ 2,6 саж., количество балласта—120 куб. саж. на версту, длина шпалъ—8 футъ и вѣсъ погоннаго фута стальныхъ рельсовъ на равнинныхъ участкахъ 18 фунт., а на горныхъ—20 фунт.

равнинахъ и 0,015 въ горныхъ участкахъ, и радіусовъ закругленій 150—250 саж.

По обсужденіи техническихъ условій будущихъ сибирскихъ дорогъ, совѣщаніе коснулось и вопроса о провозоспособности послѣднихъ, и, соглашаясь съ заключеніями Посьета, опредѣлило ее для мирнаго времени въ 3 поѣзда съ каждаго конца въ сутки, со скоростью 20 вер. въ часъ, но съ такимъ устройствомъ путевыхъ сооруженій, чтобы, въ случаѣ надобности, дорога могла пропускать до 7 паръ поѣздовъ. Съ тою же цѣлью возможнаго удешевленія линіи совѣщаніе признало правильнымъ допустить деревянные мосты и путепроводы, если каменные и желѣзные не окажутся болѣе выгодными, а также проектировать черезъ большія рѣки, напр., Енисей, взамѣнъ мостовъ, паровые паромы.

При опредѣленіи затѣмъ ближайшаго порядка и программы изысканій совѣщаніе сочло нужнымъ нѣсколько измѣнить предположенія Посьета, подчинивъ экспедиціи, назначаемыя министромъ путей сообщенія для производства изысканій, вѣдѣнію сибирскихъ генералъ-губернаторовъ. Это заключеніе совѣщанія мотивировалось тѣмъ, что лишь такимъ путемъ могли бы быть успѣшно удовлетворены при изысканіяхъ разнообразныя общегосударственныя потребности торговаго и стратегическаго характера.

Заключенія совѣщанія были доведены до свѣдѣнія Государя всеподданнѣйшимъ докладомъ министра путей сообщенія, отъ 12 іюня 1887 г., въ которомъ Посьетъ также представилъ на Высочайшее благовоззрѣніе свои соображенія о нежелательности предложенной совѣщаніемъ передачи производства изысканій въ вѣдѣніе мѣстныхъ генералъ-губернаторовъ, указывая на то, что, вслѣдствіе отсутствія при мѣстной сибирской администраціи компетентныхъ въ желѣзнодорожныхъ вопросахъ учрежденій, сложное дѣло изысканій, по его мнѣнію, не встрѣтило бы въ лицѣ мѣстныхъ властей необходимаго и опытнаго руководительства. Потребность предоставленія при сооруженіи сибирскихъ дорогъ достаточной независимости министерству путей сообщенія была признана и Государемъ, которому на всеподданнѣйшемъ докладѣ Посьета благоугодно было Собственноручно начертать:

„Все это совершенно справедливо и надѣюсь, что на дѣлѣ министерство докажетъ, что оно можетъ строить и быстро, и дешево“.

Окончательное разрѣшеніе вопроса о производствѣ изысканій для сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ было ускорено, благодаря заявленію, вновь сдѣланному въ этомъ направленіи генералъ-губернаторами Иркутскимъ и Приамурскимъ. Гр. Игнатьевъ и бар. Корфъ представили министру путей сообщенія, въ ихъ бытность въ столицѣ въ іюнѣ 1887 г., особую записку, въ которой подтверждали соображенія, высказанныя ими въ ихъ всеподданнѣйшихъ отчетахъ по вопросу о значеніи сооруженія рельсовыхъ путей Сибири, указаніемъ на тѣ возможныя на политическомъ горизонтѣ осложненія, которыя потребовали бы со стороны Россіи напряженія всѣхъ силъ страны для поддержанія ея значенія на востокѣ. Исчисляя расходы на сооруженіе сплошнаго желѣзнодорожнаго пути отъ р. Оби къ Амуру въ суммѣ 90 мил. руб. и ежегодный расходъ по этому предпріятію (5% отъ затраченнаго капитала вмѣстѣ съ затратами на эксплоатацію)—въ 9½ мил. руб., авторы записки считали даже возможнымъ, въ видахъ ускоренія постройки линіи, войти, послѣ производства необходимыхъ изысканій, въ соглашеніе съ частнымъ обществомъ, изъявившимъ согласіе принять на себя постройку желѣзной дороги отъ Томска до Иркутска не на концессіонномъ правѣ, а лишь какъ строительное общество, съ тѣмъ, чтобы по окончаніи постройки линія была эксплоатируема правительствомъ [1]).

Записка сибирскихъ генералъ-губернаторовъ была разсмотрѣна въ совѣщаніи, состоявшемся при ихъ участіи 15 іюня 1887 г., подъ предсѣдательствомъ министра путей сообщенія и въ присутствіи начальника управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ В. В. Салова. Совѣщаніе это назначило отдѣльные сроки для производства изысканій Средне-Сибирской, Забайкальской и Уссурійской желѣзныхъ дорогъ въ теченіе 1887—1889 г.г., причемъ

---

[1]) Въ запискѣ не указывалось ей какое именно это было общество. Въ изданномъ министерствомъ путей сообщенія. «Историческомъ очеркѣ развитія жел. дор. въ Россіи» высказывается предположеніе, что здѣсь слѣдуетъ имѣть въ виду заявленіе, поданное гр. Игнатьеву московскими купцами Зензиновымъ и Дилленіусомъ и инженеромъ Гронскимъ о желаніи ихъ получить разрѣшеніе на постройку въ Сибири узкоколейной дороги дешеваго типа (см. ниже).

изысканія на Уссурійской линіи, въ виду указаннаго Приамурскимъ генералъ-губернаторомъ особаго стратегическаго значенія этой дороги, должны были быть окончены къ осени 1888 г. Расходы, потребные на сформированіе экспедицій для производства этихъ изысканій, опредѣлились въ суммѣ 436.000 руб., которые и должны были быть внесены въ смѣту чрезвычайныхъ расходовъ 1888 года. Для отправленія же экспедицій—Средне-Сибирской и Уссурійской на мѣсто, еще лѣтомъ 1887 г. министръ финансовъ Вышнеградскій согласился на отпускъ авансомъ изъ указанной суммы 200.000 руб.

Приступъ къ изысканіямъ для Сибирскихъ линій.

Начальники экспедицій были снабжены инструкціями отъ министра путей сообщенія, который вскорѣ всеподданнѣйшимъ докладомъ, 5 сентября 1887 г., испросилъ Высочайшее разрѣшеніе на назначеніе особаго техническаго агента при русскомъ посольствѣ въ Соединенныхъ Штатахъ для собранія свѣдѣній о желѣзнодорожныхъ принадлежностяхъ, которыя можно было бы, въ случаѣ надобности, выписать изъ Америки при постройкѣ линіи въ восточной Сибири.

Такимъ образомъ, предварительныя изысканія на отдѣльныхъ участкахъ Сибирской желѣзной дороги начались во второй половинѣ 1887 года. Энергіи и послѣдовательности, выказаннымъ въ этомъ дѣлѣ министромъ путей сообщенія Посьетомъ, вполнѣ соотвѣтствовала и настойчивость, проявленная высшей сибирской администраціею въ ходатайствахъ о сооруженіи рельсоваго пути. Уже въ октябрѣ 1887 г. Приамурскій генералъ-губернаторъ бар. Корфъ, увѣдомляя министра путей сообщенія о ходѣ изысканій въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, сообщалъ о цѣломъ рядѣ новыхъ событій, имѣвшихъ большое значеніе въ вопросѣ о времени окончанія постройки рельсоваго пути. Предпринятыя въ послѣднее время какъ англійскимъ, такъ и китайскимъ правительствами мѣры къ облегченію сношеній между Китаемъ и Канадою (здѣсь имѣлось въ виду открытіе Канадской линіи, субсидіи, данныя англійскимъ правительствомъ пароходной компаніи на Тихомъ океанѣ, и проведеніе въ Китаѣ телеграфа), въ связи съ рядомъ мѣръ по организаціи китайскихъ вооруженныхъ силъ, служили, по мнѣнію барона Корфа, нагляднымъ дока-

зательствомъ, что, въ случаѣ борьбы съ Китаемъ и его вѣроятными союзниками, въ Приамурскомъ краѣ потребуется сосредоточить большое число войскъ, и потому проложенiе рельсоваго пути въ Сибири стало теперь еще болѣе неотложно необходимымъ.

Предположенія Посьета о постройкѣ Сибирскихъ линій въ 1888 и 1889 г.г.

Такое убѣжденіе Приамурскаго генералъ-губернатора вполнѣ раздѣлялъ министръ путей сообщенія въ представленіи своемъ отъ 4 ноября 1887 г. въ Комитетъ Министровъ о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ очереди 1888 г., къ которымъ Посьетъ относилъ и три сибирскія линіи—Средне-Сибирскую, Забайкальскую и Уссурійскую. Въ томъ же представленіи министръ путей сообщенія заявлялъ, что, въ виду отдаленности Сибири, онъ считаетъ неизбѣжнымъ приступить къ заготовкѣ всѣхъ необходимыхъ лѣсныхъ и каменныхъ матеріаловъ, рельсовъ, скрѣпленій и подвижнаго состава съ 1888 г., чтобы въ слѣдующемъ году уже начать работы по сооруженію сибирскихъ линій. Въ виду этого Посьетъ и полагалъ своею обязанностью настаивать на ассигнованіи тогда-же, не ожидая окончанія производимыхъ изысканій, кредита, потребнаго для подготовительныхъ работъ по постройкѣ линій Томскъ-Красноярскъ и Уссурійской, въ размѣрѣ до 4 мил. руб. Къ мнѣнію Посьета вполнѣ присоединился и военный министръ Ванновскій, препроводившій въ Комитетъ Министровъ записку Приамурскаго генералъ-губернатора, въ которой бар. Корфъ вновь указывалъ на стратегическое значеніе сибирскихъ дорогъ и, сопоставляя ежегодные расходы по эксплоатаціи послѣднихъ со сбереженіями, которыя казна получила-бы, благодаря удешевленію перевозки нижнихъ чиновъ и арестантовъ, заключалъ, что ежегодный дефицитъ, который получился бы въ размѣрѣ 1.800.000 руб., могъ-бы быть покрытъ повышеніемъ пошлины на чай, ввозимый черезъ Иркутскую таможню.

Предположенія Посьета и Приамурскаго генералъ-губернатора встрѣтили возраженіе со стороны управлявшаго министерствомъ финансовъ Вышнеградскаго, который вообще неуклонно руководился стремленіемъ по возможности менѣе обременять государственные рессурсы расходами на казенное желѣзнодорожное строительство.

Въ засѣданіяхъ Комитета Министровъ 17 и 24 ноября 1887 г., въ которыхъ обсуждался внесенный Посьетомъ планъ постройки въ 1888 г. желѣзныхъ дорогъ, управляющій министерствомъ финансовъ указалъ на полную невозможность прибѣгнуть къ какимъ либо займамъ для нуждъ желѣзнодорожнаго строительства: успѣшному осуществленію внутренняго займа препятствовало бы уже то обстоятельство, что еще весною 1887 года былъ реализованъ съ нѣкоторыми затрудненіями 4% заемъ на усиленіе средствъ государственнаго казначейства, заключеніе же внѣшняго займа при тогдашнихъ условіяхъ европейскихъ рынковъ слѣдовало считать положительно неосуществимымъ. При такомъ положеніи дѣла, по заявленію Вышнеградскаго, единственнымъ источникомъ для покрытія въ 1888 г. чрезвычайныхъ издержекъ, къ которымъ относятся и расходы на желѣзнодорожныя предпріятія, могла бы служить лишь наличность государственныхъ кассъ. А такъ какъ средства эти, въ общей суммѣ 30 мил. руб. бюджетныхъ остатковъ, были едва лишь достаточны для покрытія необходимыхъ расходовъ на продолженіе работъ по желѣзнымъ дорогамъ, уже строящимся непосредственнымъ распоряженіемъ казны, на заказъ паровозовъ и другихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей и на нѣкоторыя наиболѣе необходимыя портовыя сооруженія, то, по убѣжденію Вышнеградскаго, приступъ къ постройкѣ на счетъ казны какихъ либо новыхъ желѣзныхъ дорогъ представлялся безусловно невозможнымъ. Съ этими доводами управлявшаго министерствомъ финансовъ согласились и предсѣдатель департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта Абаза и государственный контролеръ Д. М. Сольскій.

Въ свою очередь министръ путей сообщенія указалъ на то, что пріостановка постройки рельсовыхъ путей могла бы неблагопріятно отразиться на своевременности сооруженія и на самой стоимости сибирскихъ дорогъ, такъ какъ значительная часть данныхъ, добытыхъ уже изысканіями, должна будетъ при этомъ навсегда утратить свое значеніе; тѣмъ не менѣе, Посьетъ соглашался на сокращеніе испрашиваемой имъ суммы до 1½—2 мил. руб. для начала работъ на одномъ лишь Уссурійскомъ участкѣ. Это ходатайство министра путей сообщенія было поддержано управлявшимъ мор-

скимъ министерствомъ Шестаковымъ, который указывалъ на крайнюю важность Уссурійской дороги для упроченія положенія Россіи въ Приамурскомъ и Уссурійскомъ краѣ.

Между тѣмъ, столь категорично высказанныя сужденія Вышнеградскаго привели Комитетъ Министровъ къ заключенію о невозможности приступить къ постройкѣ въ 1888 г. какихъ либо новыхъ желѣзныхъ дорогъ на средства казны. По вопросу-же собственно о сибирскихъ дорогахъ, на осуществленіи которыхъ настаивалъ министръ путей сообщенія, Комитетъ находилъ, что по линіямъ этимъ производятся въ настоящее время лишь предварительныя техническія изысканія; экономическое же ихъ изслѣдованіе потребуетъ еще немало времени. До окончанія этого изслѣдованія всѣ приводившіяся въ то время данныя о количествѣ предполагаемыхъ по названнымъ линіямъ грузовъ и основанные на этихъ данныхъ расчеты объ ихъ доходности представлялись гадательными. Въ виду этого, по заключенію Комитета, разрѣшеніе особыхъ ассигнованій для немедленнаго приступа къ производству по означеннымъ дорогамъ предполагаемыхъ подготовительныхъ работъ едва ли могло бы даже имѣть какія либо практическія послѣдствія. Усматривая однако же, что изъ проектированныхъ сибирскихъ дорогъ наибольшее значеніе имѣетъ линія Уссурійская, долженствующая связать съ водными сообщеніями Приамурскаго края г. Владивостокъ, составляющій опорный пунктъ нашего военнаго флота въ Тихомъ океанѣ, Комитетъ призналъ необходимымъ выдѣлить дорогу эту изъ числа предположенныхъ сибирскихъ линій, предоставивъ министру путей сообщенія принять зависящія мѣры къ скорѣйшему производству изысканій по Уссурійской линіи, чтобы вопросу объ осуществленіи ея въ возможно близкомъ будущемъ данъ былъ ходъ, преимущественно предъ другими рельсовыми путями въ Сибири. Положеніе Комитета удостоилось Высочайшаго утвержденія 29 ноября 1887 г.

Такимъ образомъ Посьету не удалось осуществить свои предположенія о приступѣ къ работамъ по постройкѣ сибирскихъ линій въ 1888 г. вслѣдствіе противодѣйствія управляющаго министерствомъ финансовъ, преслѣдовавшаго крайнюю бережливость въ расходованіи казенныхъ рессурсовъ на нужды желѣзнодо-

рожнаго строительства и воздержаніе отъ какихъ бы то ни было кредитныхъ операцій за счетъ казны для постройки новыхъ путей.

Тѣмъ не менѣе министръ путей сообщенія въ концѣ 1888 г. вновь внесъ въ Комитетъ Министровъ планъ сооруженія сибирскихъ линій и притомъ въ нѣсколько развитомъ видѣ, въ зависимости отъ выяснившихся за 1888 г. новыхъ потребностей. Въ представленіяхъ отъ 2 и 3 ноября 1888 г. Посьетъ настаивалъ на включеніи въ число дорогъ очереди 1889 г. Уссурійской линіи и участка Томскъ-Ачинскъ и, кромѣ того, впервые касался вопроса о соединеніи будущихъ сибирскихъ линій съ сѣтью дорогъ Европейской Россіи, ходатайствуя о продолженіи строившейся тогда Самаро-Златоустовской дороги до Челябинска. Въ подтвержденіе своевременности постройки Златоустъ-Челябинскаго участка Посьетъ ссылался на заявленіе степнаго генералъ-губернатора Колпаковскаго о важномъ значеніи этой линіи для Семипалатинской и Акмолинской областей, лишенныхъ возможности, за отсутствіемъ удобныхъ путей сообщенія, сбывать излишекъ мѣстныхъ продуктовъ въ Европейскую Россію.

И этимъ начинаніямъ министра путей сообщенія не суждено было, однако, осуществиться въ свое время. Въ ноябрѣ 1888 г. Посьетъ оставилъ свой постъ на которомъ онъ, въ продолженіе болѣе 15 лѣтъ, съ такою энергіею защищалъ интересы желѣзнодорожнаго строительства въ Сибири.

Послѣ этого указанныя выше представленія Посьета въ Комитетъ Министровъ были возвращены на заключеніе вновь назначеннаго министромъ путей сообщенія Паукера, но не могли получить дальнѣйшаго движенія уже потому, что министръ финансовъ, при составленіи государственной росписи на 1889 годъ, снова не призналъ возможнымъ ассигновать какую бы то ни было сумму на расходы по постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ теченіе своего кратковременнаго управленія министерствомъ (съ ноября 1888 г. по мартъ 1889 г.) Паукеръ, какъ видно изъ его переписки съ военнымъ министромъ, составилъ

Проектъ Паукера.

планъ постройки Сибирской дороги, въ основу котораго была положена мысль о необходимости возможнаго уменьшенія стоимости этого сооруженія. Съ этою цѣлью министръ путей сообщенія полагалъ начать постройку Сибирской линіи отъ Златоуста и затѣмъ «подвигаться на востокъ возможно быстрою укладкою, такъ сказать, рабочей дороги, съ деревянными мостами, временными водоснабженіями и станціями, безъ балласта въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ это окажется возможнымъ, и при самыхъ облегченныхъ техническихъ условіяхъ въ отношеніи желѣзнодорожнаго полотна съ тѣмъ, чтобы достройка дороги была произведена постепенно, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ» [1]).

Предположенія Гюббенета о сооруженіи Сибирскихъ линій въ 1889—1890 г.г.

30 марта 1889 г. управляющимъ министерствомъ путей сообщенія былъ назначенъ Гюббенетъ, занимавшій въ 1880—1885 г. постъ товарища министра. Будучи столь же ревностнымъ защитникомъ системы казеннаго желѣзнодорожнаго строительства, какъ и его бывшій начальникъ Посьетъ, Гюббенетъ явился и столь же убѣжденнымъ сторонникомъ скорѣйшаго сооруженія сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ, удѣляя, какъ и Посьетъ, особое вниманіе поступавшимъ отъ мѣстной администраціи ходатайствамъ объ этихъ дорогахъ. Въ разсматриваемомъ вопросѣ Гюббенетъ стремился осуществить двѣ главнѣйшія задачи, завѣщанныя ему Посьетомъ,— подготовить соединеніе общей желѣзнодорожной сѣти съ проектированными въ Сибири линіями и ускорить начало работъ по постройкѣ Уссурійской дороги, исключительно важное значеніе которой было признано Комитетомъ Министровъ еще въ 1887 году.

Уже въ іюнѣ 1889 г., т. е. черезъ нѣсколько мѣсяцевъ по своемъ вступленіи на постъ министра путей сообщенія, Гюббенетъ составилъ два проекта представленій въ Комитетъ Министровъ, въ которыхъ онъ испрашивалъ разрѣшеніе произвести правительственныя изысканія отъ Челябинска до одного изъ пунктовъ

---

1) Дѣло управл. по сооруж. жел. дорогъ № 5, ч. II, л. 274 (объ изысканіяхъ Сибирской дороги).

Средне-Сибирской дороги, а также начать работы по продолженію Самаро-Златоустовской линіи до г. Челябинска [1]).

Представленія эти не были однако внесены въ Комитетъ Министровъ въ виду послѣдовавшаго со стороны министра финансовъ Вышнеградскаго неблагопріятнаго отзыва [2]). Такимъ образомъ, и при Гюббенетѣ продолжалось то разногласіе въ воззрѣніяхъ министровъ финансовъ и путей сообщенія на степень неотложности постройки Сибирской линіи, которое началось при Посьетѣ. Въ 1890 и 1891 г.г. разногласіе это не утратило своего принципіальнаго характера, но должно было лишь нѣсколько сгладиться въ той его части, которая относилась къ вопросу о размѣрѣ кредитовъ, потребныхъ на сооруженіе выше указанныхъ сибирскихъ линій: въ ноябрѣ 1889 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о томъ, чтобы на пятилѣтіе 1890—1894 г.г. расходы, подлежащіе отнесенію на чрезвычайные доходы Государства, не выходили изъ предѣловъ общей суммы 300 мил. руб. или 60 мил. руб. въ годъ. Для распредѣленія этой суммы сообразно нуждамъ отдѣльныхъ вѣдомствъ было образовано особое совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Абазы, которое и признало возможнымъ удѣлить на постройку казенныхъ линій въ 1890 г. $2\frac{1}{2}$ мил. руб., а въ 1891 г.—7 мил. руб. [3]).

Въ маѣ 1890 г. Гюббенетъ снова внесъ въ Комитетъ Министровъ свои предположенія объ осуществленіи въ числѣ дорогъ очереди 1890 г. наиболѣе важнаго участка Сибирской линіи— Уссурійской дороги, а также и примыкающей къ Сибири линіи Златоустъ-Челябинскъ.

По вопросу объ Уссурійской линіи министръ путей сообщенія ссылался на сдѣланныя ему военнымъ министромъ Ван-

---

1) Подтвержденіемъ такого заявленія Гюббенета служила записка, полученная въ министерствѣ путей сообщенія еще въ ноябрѣ 1888 г. отъ военнаго губернатора Тургайской области Проценко, въ которой указывалось на необходимость сооруженія сплошной желѣзной дороги черезъ всю Сибирь для улучшенія средствъ сообщенія съ отдаленными окраинами и для усиленія военнаго и политическаго могущества Россіи по отношенію къ Китаю и другимъ азіатскимъ государствамъ (Истор. очеркъ развитія ж. ж. д. д., стр. 464).

2) Истор. очеркъ, стр. 464.

3) См. «Наша желѣзнодорожная политика» т. III, стр. 245.

*

новскимъ сообщенія о затруднительности обороны Приамурской окраины и ходатайствовалъ о разрѣшеніи немедленно приступить къ предварительнымъ работамъ и заготовкамъ для постройки Уссурійской дороги. Комитетъ Министровъ, имѣя въ виду, съ одной стороны, указанную выше предѣльную сумму 2½ мил., назначенную для сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ 1890 г., а съ другой — значительность средствъ, потребныхъ на постройку Уссурійской линіи (строительная стоимость ея была опредѣлена министромъ путей сообщенія въ 23 мил. руб.), долженъ былъ признать невозможнымъ приступъ къ работамъ по этой линіи, хотя и сознавалъ крайнюю желательность ея осуществленія.

Въ томъ же представленіи о дорогахъ очереди 1890 г. Гюббенетъ ходатайствовалъ о продолженіи къ востоку строившейся въ то время Уфимско-Златоустовской дороги. Выражая убѣжденіе, что при продолженіи Самаро-Уфа-Златоустовской линіи за Уралъ она пріобрѣтаетъ значеніе магистральной Сибирской линіи, связывающей Сибирь не только съ общею рельсовою сѣтью, но и съ р. Волгою, министръ путей сообщенія считалъ наиболѣе цѣлесообразнымъ продолжить указанную линію отъ Златоуста къ Челябинску, какъ пункту, лежащему въ центрѣ плодороднѣйшей мѣстности, въ которой хлѣбопашество и скотоводство развивается съ каждымъ годомъ, несмотря на отсутствіе удобныхъ путей сообщенія и отдаленность отъ рынковъ сбыта. Такое заключеніе свое Гюббенетъ подтвердилъ въ засѣданіи Комитета Министровъ и тѣмъ соображеніемъ, что лишь по окончаніи постройки дороги до Челябинска можетъ увеличиться доходность всей Самаро-Златоустовской линіи, такъ какъ тогдашній конечный пунктъ послѣдней, Златоустъ, въ противоположность Челябинску, совершенно не доступенъ для гужеваго подвоза.

Выс. утв. 11 Мая 1890 г., положеніе Комитета Министровъ о продолженіи Самаро-Златоустовской линіи до Міаса.

Комитетъ, не возражая противъ предположенія Гюббенета о продолженіи Самаро-Златоустовской линіи къ востоку, согласился, однако, съ высказаннымъ министромъ государственныхъ имуществъ Островскимъ мнѣніемъ о возможности ограничиться пока продолженіемъ этой линіи лишь до Міаса (т. е. на 61 вер.).

Главнымъ мотивомъ такого рѣшенія послужила признанная

Комитетомъ въ тѣхъ же засѣданіяхъ невозможность производства какихъ либо иныхъ затратъ на желѣзнодорожное дѣло въ 1890 г., сверхъ уже ассигнованныхъ для этого—особымъ совѣщаніемъ Абазы $2\frac{1}{2}$ мил. руб., причемъ, по мнѣнію Комитета, изъ этой суммы прежде всего надлежало бы отчислить кредиты, потребные для начала работъ по сооруженію признанной неотложной Джанкой-Ѳеодосійской линіи [1]), и уже затѣмъ изъ оставшейся суммы удѣлить средства, необходимыя для продолженія Самаро-Златоустовской линіи до Міаса. Положеніе Комитета удостоилось Высочайшаго утвержденія 11 мая 1890 г. Такимъ образомъ было рѣшено нѣсколько приблизить общую сѣть желѣзныхъ дорогъ къ Сибири; въ то же время въ предѣлахъ послѣдней уже были окончены предварительныя изысканія для проложенія рельсовыхъ путей между Томскомъ и Иркутскомъ, а также отъ Байкала до Срѣтенска и между Владивостокомъ и р. Уссури. Дальнѣйшее же движеніе дѣла о сибирскихъ дорогахъ все еще задерживалось, и къ постройкѣ даже наиболѣе нужныхъ участковъ не могло быть приступлено за отсутствіемъ свободныхъ средствъ.

Вопросъ о неотложности сооруженія Уссурійской ж. д.

Между тѣмъ, изъ восточной Сибири продолжали поступать заявленія о неотложности сооруженія тамъ рельсоваго пути. Въ іюлѣ 1890 г. приамурскій генералъ-губернаторъ бар. Корфъ двумя депешами вновь подтвердилъ министру путей сообщенія представленныя ему ранѣе данныя о затруднительности сообщенія съ Владивостокомъ и Южно-Уссурійскимъ краемъ и о невозможности обороны этого края за отдаленностью резервовъ; такое положеніе дѣла становилось тѣмъ болѣе опаснымъ для края, что со стороны китайскаго правительства были командированы для изысканій желѣзной дороги въ южной Манчжуріи англійскіе инженеры, которые и признали возможнымъ довести эту дорогу до пограничной съ Россіею мѣстности (г. Хунчунъ).

Объ этихъ обстоятельствахъ было доведено до Высочайшаго свѣдѣнія временно управлявшимъ министерствомъ путей сооб-

---

[1]) «Наша ж. д. политика», т. III, стр. 245.

щенія Евреиновымъ, который имѣлъ въ виду вновь войти въ сношеніе съ министрами финансовъ и военнымъ о скорѣйшемъ осуществленіи Уссурійской дороги. Это предположеніе удостоилось Высочайшаго одобренія, и на всеподданнѣйшемъ докладѣ Евреинова Государю благоугодно было положить резолюцію: **«Необходимо приступить скорѣе къ постройкѣ этой дороги»**.

Послѣ того, какъ объ этой Высочайшей волѣ былъ поставленъ въ извѣстность министръ финансовъ, послѣдній испросилъ соизволеніе Государя на передачу вопроса объ Уссурійской дорогѣ на разсмотрѣніе вышеупомянутаго особаго совѣщанія, подъ предсѣдательствомъ Абазы, которое должно было обсудить размѣры отдѣльныхъ ассигнованій на чрезвычайные расходы.

Записки Вышнеградскаго и Гюббенета объ общемъ порядкѣ сооруженія Сибирской ж. д.

Въ совѣщаніе это были представлены осенью 1890 г. Вышнеградскимъ и Гюббенетомъ двѣ записки о порядкѣ осуществленія Сибирской дороги, на основаніи которыхъ съ полною очевидностью выясняются принципіальныя разногласія, существовавшія въ воззрѣніяхъ обоихъ министровъ на этотъ предметъ. Въ запискѣ министра финансовъ, которая предварительно была представлена на благовоззрѣніе Государя въ видѣ всеподданнѣйшаго доклада, разсматривались вопросы о послѣдовательности сооруженія отдѣльныхъ участковъ Сибирской линіи и о сравнительномъ ихъ значеніи, причемъ основой высказываемыхъ соображеній являлось стремленіе «по возможности облегчить для государственнаго хозяйства тяжесть жертвъ, сопряженныхъ съ устройствомъ Сибирской линіи, и извлечь наибольшія выгоды изъ эксплоатаціи тѣхъ участковъ сибирскаго пути, которые будутъ открыты первыми». Считая вмѣстѣ съ тѣмъ, что цѣль осуществленія названнаго пути заключается въ томъ, чтобы доставить странѣ возможность идти по пути правильнаго экономическаго развитія, Вышнеградскій приходилъ къ заключенію, что постройка этой дороги должна быть начата съ запада и должна совершаться по направленію къ востоку. Пройдя по мѣстности, относительно населенной, съ болѣе развитою промышленностью, дорога начнетъ приносить нѣкоторый самостоятельный доходъ; кромѣ того, осуществленіе такой дороги дастъ возможность нѣсколько повысить таможенную пошлину на провозимый черезъ Иркутскую таможню чай и этимъ

путемъ возмѣстить часть расхода правительства по сооруженію и эксплоатаціи этой дороги. Въ экономическомъ же отношеніи сооруженіе западныхъ участковъ Сибирской линіи, обезпечивая удобное и скорое сообщеніе съ Европейской Россіей, усилитъ ихъ экономическія связи къ пользѣ ихъ взаимныхъ интересовъ. Изъ этихъ участковъ министръ финансовъ считалъ наиболѣе соотвѣтственнымъ приступить прежде всего къ постройкѣ Томскъ-Иркутскаго, такъ какъ, съ одной стороны, г. Томскъ, уже пользовался тогда паровымъ сообщеніемъ (частью рѣчнымъ, частью желѣзнодорожнымъ) съ общею сѣтью Имперіи, а съ другой стороны еще не былъ избранъ пунктъ соединенія Сибирскаго пути съ дорогами Европейской Россіи.

Напротивъ, приступъ къ осуществленію Сибирской дороги съ востока постройкою Уссурійской линіи, по мнѣнію Вышнеградскаго, едва ли могъ быть признанъ отвѣчающимъ общегосударственнымъ интересамъ Россіи и мѣстнымъ интересамъ Сибири въ частности: въ экономическомъ отношеніи постройка Уссурійской дороги не только не содѣйствовала-бы упроченію связи Сибири съ Россіею, а, напротивъ, облегчала-бы еще бо̀льшее распространеніе въ восточной Сибири экономическаго вліянія Сѣверной Америки; въ военномъ-же отношеніи дорога эта также не обѣщала существенныхъ выгодъ, ибо ни мало не ускорила бы прибытія подкрѣпленій въ восточную Сибирь изъ Европейской Россіи. Извѣстіямъ о переговорахъ китайскаго правительства съ европейскими представителями относительно проведенія желѣзныхъ дорогъ изъ Пекина въ Манчжурію министръ финансовъ не придавалъ значенія, въ виду достаточно извѣстной косности Китайскаго правительства въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ.

Эти заключенія Вышнеградскаго и составленный имъ планъ постройки Сибирской магистрали встрѣтили возраженія со стороны министра путей сообщенія. Въ запискѣ, представленной Гюббенетомъ въ совѣщаніе Абазы доказывалось, что постройка отдѣльныхъ внутреннихъ участковъ Сибирской дороги безъ связи ихъ съ сѣтью дорогъ Европейской Россіи имѣла бы лишь ничтожное значеніе, была бы сопряжена съ излишними непроизводи-

тельными затратами и потребовала-бы слишкомъ продолжительнаго времени. Вмѣстѣ съ тѣмъ министръ путей сообщенія заявлялъ, что, по его мнѣнію, руководящимъ началомъ при установленіи порядка сооруженія участковъ Сибирской дороги долженъ служить исключительно принципъ скорѣйшаго осуществленія предпріятія съ возможно меньшими затратами, а не предположенія о сравнительномъ значеніи того или другаго участка въ смыслѣ возможно скораго извлеченія изъ него прямыхъ выгодъ. Равнымъ образомъ министръ путей сообщенія считалъ невозможнымъ согласиться и съ мнѣніемъ Вышнеградскаго о необходимости дальнѣйшей отсрочки постройки Уссурійской линіи, въ виду неоднократно удостовѣренной какъ Комитетомъ Министровъ, такъ и мѣстными властями ея неотложности, подтвержденной въ томъ же 1890 г. и Высочайшею отмѣткою [1]).

Наилучшимъ разрѣшеніемъ вопроса о Сибирской дорогѣ было-бы поэтому, по мнѣнію министра путей сообщенія, одновременное начало работъ съ двухъ противоположныхъ концовъ— отъ строившейся въ то время Златоусто-Міасской желѣзной дороги и отъ Владивостока. Въ подтвержденіе этого Гюббенетъ заявлялъ, что при постройкѣ Уссурійской дороги не встрѣтится особыхъ затрудненій въ отношеніи доставки туда рабочихъ и матеріаловъ, въ виду дешеваго фрахта, который могъ-бы быть назначенъ пароходными обществами (Добровольнаго флота или другими) для перевозокъ.

Въ запискѣ министра путей сообщенія заключалось, далѣе, исчисленіе стоимости Сибирской дороги по участкамъ въ общей суммѣ 362½ мил. руб. (или 48½ тыс. руб. на версту), а также былъ подробно разработанъ вопросъ о томъ, отъ какого пункта существовавшей тогда сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ слѣдовало начать Сибирскую линію. Для этого вопроса, какъ объяснялъ Гюббенетъ, имѣлось уже въ виду нѣсколько

---

1) Сверхъ того Гюббенетъ ссылался и на мнѣніе министра иностранныхъ дѣлъ Гирса, сообщившаго въ письмѣ министру путей сообщенія отъ 31 августа 1890 г., что положеніе Россіи относительно Китая побуждаетъ министерство иностранныхъ дѣлъ считать постройку Сибирской желѣзной дороги вопросомъ первостепенной для Россіи важности (Истор. очеркъ развитія жел. дор., стр. 467).

рѣшеній, которыя сводились къ тому, что Сибирскую дорогу можно примкнуть къ ст. Тюмень—Уральской желѣзной дороги, къ г. Оренбургу (Оренбургской ж. д.) или къ ст. Міасъ—строившейся Златоусто-Міасской линіи. При продолженіи въ глубь Сибири эти три направленія должны были сойтись около г. Нижнеудинска. Ближайшее разсмотрѣніе этихъ трехъ варіантовъ съ точки зрѣнія ихъ экономическаго значенія и технической стороны ихъ исполненія приводило министра путей сообщенія къ заключенію о преимуществахъ третьяго направленія, т. е. соединенія Сибирской дороги съ Златоусто-Міасской линіей,—какъ наиболѣе дешеваго и притомъ выгоднаго въ экономическомъ отношеніи.

Противъ проведенія Сибирской линіи отъ Тюмени на Ялуторовскъ, Ишимъ, Маріинскъ, Красноярскъ и Нижнеудинскъ говорило то соображеніе, что для сохраненія въ этомъ случаѣ за названною линіею значенія транзитной дороги потребовалось бы сооруженіе линіи отъ Перми до Нижняго-Новгорода, длиною около 1000 вер., постройка которой обошлась бы весьма дорого, вслѣдствіе необходимости перейти мостами большія рѣки Волжскаго бассейна и самую Волгу; кромѣ того, при проведеніи линіи къ востоку отъ Тюмени, она прорѣзала бы пустынныя, лѣсныя и болотистыя пространства.

Линія отъ Оренбурга должна была бы направиться на Орскъ, Атбасаръ, Акмолинскъ, Павлодаръ, Бійскъ, Минусинскъ и Нижнеудинскъ, причемъ въ западной своей половинѣ она проходила-бы на протяженіи 1500 вер. по киргизскимъ степямъ, въ значительной части совершенно безлюднымъ, безводнымъ и мало пригоднымъ для культурнаго развитія; въ восточной же половинѣ линія эта прошла бы по части горной мѣстности, вслѣдствіе чего постройка ея потребовала бы значительныхъ расходовъ.

Наконецъ, при проведеніи Сибирской линіи отъ ст. Міасъ черезъ Челябинскъ на Томскъ, Красноярскъ и Нижнеудинскъ, западная часть этой дороги должна пройти по мѣстности, гуще населенной, черноземной и дающей значительный избытокъ хлѣба, а въ восточной ея части, въ Енисейской губерніи, встрѣтятся

меньшія трудности для сооруженія, нежели на гористой половинѣ Оренбургской линіи.

Кромѣ указанныхъ трехъ варіантовъ, представлялось возможнымъ вести Сибирскую дорогу отъ ст. Міасъ не на Челябинскъ, а на Екатеринбургъ, затѣмъ воспользоваться Екатеринбурго-Тюменскою линіею и продолжить дорогу въ глубь Сибири отъ Тюмени. Такое направленіе признавалось министромъ путей сообщенія невыгоднымъ, такъ какъ, независимо отъ указаннаго уже недостатка варіанта Тюмень—Нижнеудинскъ, постройка линіи черезъ Екатеринбургъ обошлась бы на 4 мил. руб. дороже и была бы въ транзитѣ на 347 вер. длиннѣе линіи Міасъ—Челябинскъ—Нижнеудинскъ. Варіантъ этотъ разсматривался Гюббенетомъ и въ качествѣ соединительнаго пути между Уральскою и Сибирскою линіями, причемъ министръ путей сообщенія заявлялъ, что, вполнѣ оцѣнивая всю пользу такого соединенія, онъ предпочиталъ достигнуть послѣдняго проведеніемъ линіи между Екатеринбургомъ и Челябинскомъ, согласно ходатайствамъ, поступившимъ въ министерство путей сообщенія отъ Екатеринбургскихъ городской думы и уѣздной земской управы [1]).

Заключеніе совѣщанія Абазы въ 1890 году.

Записка Гюббенета была внесена 15 ноября 1890 г. въ особое совѣщаніе Абазы. Послѣднее въ засѣданіи 12 декабря 1890 г. пришло, однако, къ заключенію, что согласно установленному порядку ему надлежитъ выяснить, собственно, только размѣръ кредита, который по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ 1891 года могъ-бы быть назначенъ на приступъ къ сооруженію новыхъ дорогъ; вопросъ же о томъ, къ сооруженію какихъ именно дорогъ слѣдуетъ приступить въ 1891 г., относился, по мнѣнію совѣщанія, къ компетенціи Комитета Министровъ. Вслѣдствіе этого совѣщаніе ограничилось лишь внесеніемъ въ смѣту чрезвычайныхъ расходовъ министерства путей сообщенія на 1891 г.— 7 мил. руб. (см. выше), а Гюббенетъ вошелъ 4 февраля 1891 г.

---

[1]) Всѣ данныя, приведенныя въ разсматриваемой здѣсь запискѣ министра по вопросу о Сибирской дорогѣ, были пояснены подробными приложеніями, въ которыхъ было также дано описаніе всѣхъ участковъ проектированной линіи съ точки зрѣнія топографическихъ свойствъ и экономическаго характера мѣстности.

въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о дорогахъ очереди 1891 г., къ которымъ были отнесены и участки Владивостокъ-Графская (393 вер.) и Міасъ-Челябинскъ (94 вер.). Въ томъ же представленіи министръ путей сообщенія указывалъ и на необходимость произвести въ 1891 г. изысканія для участка Западно-Сибирской дороги отъ Челябинска до Томска, а также продолжить Уссурійскую линію къ сѣверу—между ст. Графской на р. Уссури и д. Хабаровкою на Амурѣ.

Выс. утв. 15 и 21 Февраля 1891 г. положенія Комитета Министровъ о разрѣшеніи вести сооруженіе сплошной Сибирской линіи одновременно съ двухъ концовъ.

Доводы, приведенные въ представленіи Гюббенета, были тождественны съ разсмотрѣнными выше соображеніями его записки 1890 г. Сужденія-же, бывшія въ Комитетѣ по вопросу объ Уссурійской дорогѣ (въ засѣданіи 12 февраля 1891 г.), пріобрѣтаютъ особый интересъ въ томъ отношеніи, что ими была окончательно установлена ***необходимость проведенія Сибирской дороги*** не иначе, какъ ***въ видѣ сплошной линіи*** отъ Урала до Тихаго Океана,—т. е. именно такъ, какъ указывалось въ запискѣ, внесенной министромъ путей сообщенія въ особое совѣщаніе Абазы.

Вопросъ этотъ былъ возбужденъ въ Комитетѣ военнымъ министромъ П. С. Ванновскимъ, указавшимъ, что приступъ къ сооруженію Уссурійской линіи вызываетъ необходимость одновременной съ нимъ постановки вопроса о возможности быстраго приступа къ осуществленію всего транзитнаго пути черезъ Сибирь, такъ какъ дѣйствительное значеніе Уссурійской линіи для обороны этого края будетъ достигнуто лишь при ея соединеніи съ остальными частями Сибирской дороги, а черезъ ихъ посредство, и съ внутренней сѣтью рельсовыхъ сообщеній. Это заявленіе военнаго министра поддержали предсѣдатель Государственнаго Совѣта Великій Князь Михаилъ Николаевичъ и министръ императорскаго двора гр. И. И. Воронцовъ-Дашковъ. Съ своей стороны, предсѣдатель департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта Абаза находилъ, что Уссурійская дорога, по доведеніи до Хабаровки, получитъ серьезное не только военное, но и экономическое значеніе, которое еще болѣе разовьется впослѣдствіи, когда она войдетъ, въ видѣ крайняго звена, въ составъ всей Сибирской линіи, и притомъ непремѣнно сплошной.

Комитетъ, признавая государственное значеніе поднятаго

военнымъ министромъ вопроса, пришелъ къ единогласному убѣжденію, что осуществленіе сплошнаго Сибирскаго транзитнаго рельсоваго пути составляетъ одну изъ первостепенныхъ задачъ правительства. Противъ этого положенія не возражалъ и министръ финансовъ Вышнеградскій; онъ высказалъ лишь, что «къ разрѣшенію такой задачи надлежитъ приступить съ всевозможной осторожностью, такъ какъ провозглашеніе о немедленномъ приступѣ къ сооруженію желѣзной дороги общимъ протяженіемъ до 7500 верстъ, стоимостью въ 300 или 400 мил. руб. можетъ весьма неблагопріятно отозваться на курсѣ нашихъ государственныхъ бумагъ: съ одной стороны, это равнялось бы, по мнѣнію министра финансовъ, «объявленію о предвидимой нами необходимости прибѣгнуть, въ ближайшемъ будущемъ, къ столь крупному займу, а съ другой стороны, имѣющимися въ виду данными о доходности всей транзитной линіи далеко еще не установлено, насколько именно ея эксплоатація ляжетъ прямымъ бременемъ на государственное казначейство».

Въ заключеніе, Комитетъ призналъ своевременнымъ разрѣшить приступъ къ сооруженію Уссурійскаго участка, какъ исходнаго звена Сибирской транзитной линіи, и въ то же время находилъ настоятельно необходимымъ осуществленіе сплошной линіи въ самомъ ближайшемъ будущемъ. Въ виду этого Комитетъ, по Высочайше утвержденному, 15 февраля 1891 г., особому журналу, положилъ утвердить избранное министромъ путей сообщенія для Уссурійской линіи направленіе—отъ Владивостока черезъ с. Никольское и Спасское до ст. Графской и разрѣшить приступить въ 1891 г. къ сооруженію этой линіи распоряженіемъ казны, предоставивъ министру путей сообщенія испросить чрезъ Государственный Совѣтъ необходимую для работъ по Уссурійской дорогѣ въ 1891 г. сумму изъ кредита въ 7 мил. руб., предназначеннаго Особымъ Совѣщаніемъ Абазы на желѣзнодорожное строительство въ 1891 г.

Нѣсколькими днями позже (21 февраля 1891 г.) получилъ Высочайшее утвержденіе и другой журналъ Комитета, согласно которому министру путей сообщенія было разрѣшено начать въ 1891 г. работы по сооруженію желѣзной дороги отъ ст. Міасъ

до Челябинска и произвести изысканія: а) отъ Челябинска до Томска или иного пункта Средне-Сибирскаго участка и б) отъ конечнаго пункта перваго участка Уссурійской дороги, ст. Графской—до Хабаровки.

Такимъ образомъ, въ началѣ 1891 г. правительствомъ было окончательно рѣшено вести постройку Сибирской линіи одновременно съ двухъ концовъ, какъ на этомъ настаивалъ тогдашній министръ путей сообщенія Гюббенетъ. Рѣшеніе это, какъ было указано выше, явилось результатомъ продолжавшейся болѣе 4-хъ лѣтъ обстоятельной и систематической разработки плана Сибирской линіи, въ которой участвовали какъ лица центральнаго управленія, такъ и мѣстная сибирская администрація.

Обсужденіе вопроса о Сибирской линіи въ И. Р. Техническомъ обществѣ въ 1887 г. Проектъ Копытова.

Въ теченіе того же періода времени, т. е. съ 1887 г. по 1891 г., вопросъ о Сибирской линіи продолжалъ служить предметомъ обсужденія въ нѣкоторыхъ ученыхъ обществъ.

Еще въ декабрѣ 1887 г. въ Императорскомъ русскомъ техническомъ обществѣ состоялся докладъ контръ-адмирала Копытова «о наивыгоднѣйшемъ направленіи магистральной и непрерывной всероссійской, великой восточной желѣзной дороги». Въ докладѣ этомъ указывалось на желательность повести Сибирскую линію по «южному» направленію, т. е. отъ Оренбурга черезъ Орскъ, Атбасаръ, Акмолинскъ, Бійскъ, Минусинскъ, Нижнеудинскъ, Иркутскъ, Кяхту, Абагайтуй и далѣе черезъ Манчжурію на Цицикаръ, Гиринъ, Нингуту и на село Никольское до Владивостока. Преимущества такого направленія заключались, по мнѣнію автора доклада, въ центральномъ его положеніи относительно всей Азіи и, въ частности, въ томъ, что въ западной своей части линія пересѣкла бы раіоны южной Сибири, наиболѣе отличающіеся своими естественными богатствами, а въ восточной—при продолженіи черезъ Манчжурію, открыла бы кратчайшее и непрерывное сообщеніе до Владивостока, которое представлялось значительно болѣе выгоднымъ проектируемаго тогда устройства Забайкальской и Уссурійскихъ дорогъ, съ соединеніемъ ихъ между собою воднымъ путемъ по р. Амуру.

Указывая на государственное значеніе этого «южнаго» пути, какъ дѣйствительно доходной дороги, Копытовъ на основаніи

статистическихъ данныхъ исчислялъ годовую выручку этой линіи въ 39 мил. руб., при стоимости постройки въ 185 мил. руб. (или 41.000 р. на версту) [1]).

Для подробнаго разсмотрѣнія этого проекта въ Имп. р. техническомъ обществѣ была образована въ мартѣ 1888 г. особая коммисія подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя VIII отдѣла общества инженера Горчакова. Въ коммисію эту былъ представленъ рядъ дальнѣйшихъ докладовъ по вопросу о Сибирской линіи, въ томъ числѣ доклады полковника Волошинова, участвовавшаго къ изысканіяхъ Забайкальской линіи проф. Петри о народонаселеніи въ Сибири, горн. инжен. Ячевскаго и Иванова— о важности геологическихъ развѣдокъ для Сибирской желѣзной дороги и др. Въ послѣднемъ засѣданіи коммисіи 1 декабря 1890 г. былъ подвергнутъ окончательной баллотировкѣ вопросъ о направленіи Сибирской линіи. При этомъ выяснилось, что за проектированную Копытовымъ южную линію имѣется всего 2 голоса; далѣе, 5 голосовъ высказалось за предложенное со стороны бюро коммисіи, «среднее» направленіе—отъ Златоуста черезъ Челябинскъ, Троицкъ Семипалатинскъ, Минусинскъ, Нижнеудинскъ до Иркутска, и по обходѣ Байкала съ юга, до береговъ Шилки и Аргуни. Значительное же большинство членовъ коммисіи и приглашенныхъ въ ея засѣданіе лицъ (всего 18 липъ, въ томъ числѣ бывшій генералъ-губернаторъ Восточной Сибири Анучинъ, строитель Самаро-Златоустовской дороги инженеръ К. Я. Михайловскій и др.) подали свои голоса за такъ называемое сѣверное или «правительственное» направленіе Сибирской линіи отъ Челябинска, черезъ Омскъ, Томскъ, Ачинскъ, Красноярскъ, Иркутскъ и Срѣтенскъ и для Уссурійскаго края—отъ Владивостока до ст. Графской. Незначительное число голосовъ,

---

[1]) Въ запискѣ, поданной министру путей сообщенія Гюббенету въ апрѣлѣ 1890 г. Копытовъ вновь доказывалъ преимущество этого южнаго направленія передъ сѣвернымъ, ссылаясь на крайне неблагопріятныя климатическія условія и полную пустынность всего края къ востоку отъ Иркутска и находя, что проведеніе линіи черезъ Манчжурію, укорачивая общую длину дороги на 1000 вер., не можетъ вызвать какихъ либо политическихъ затрудненій (см. дѣло Управл. по сооруж. жел. дорогъ № 5, ч. III, объ изысканіяхъ Сибирской дороги).

поданныхъ за «среднее» и «южное» направленія, объясняется главнымъ образомъ тѣмъ, что указанія сторонниковъ этихъ линій на большія естественныя богатства пересѣкаемыхъ послѣдними раіоновъ въ сравненіи съ «сѣверною» линіею представлялись остальнымъ участвовавшимъ въ засѣданіи коммисіи голословными и не подтвержденными никакими достовѣрными данными.

Результатъ баллотировки коммисіи былъ въ связи съ нѣкоторыми другими заключеніями послѣдней представленъ правительству черезъ совѣтъ техническаго общества [1]).

Проектъ Боголюбскаго 1888 г.

Мысль, высказанная въ Имп. р. техническомъ обществѣ о проведеніи Сибирскаго пути по «южному» направленію, была отчасти положена въ основу и другого проекта, представленнаго въ началѣ 1888 г. министру путей сообщенія Посьету горнымъ инженеромъ Боголюбскимъ.

Видя главное значеніе Сибирской линіи въ защитѣ границы Сибири отъ возможнаго въ будущемъ вторженія китайцевъ, авторъ проекта направлялъ эту линію отъ Оренбурга черезъ Орскъ и Тургай на Семипалатинскъ въ раіонъ каменноугольныхъ копей, серебряныхъ, свинцовыхъ и мѣдныхъ рудъ и золотоносныхъ розсыпей Киргизской степи, и далѣе или на Ташкентъ и Кульджу, или черезъ Алтайскій округъ на Бійскъ, Кузнецкъ, Абаканъ до китайской границы близъ дер. Усинской (въ Енисейской губ.), откуда дорога могла бы со временемъ быть продолжена по китайской территоріи, близъ оз. Косоголъ и черезъ г. Тункинскъ (Иркутской губ.) къ южному берегу оз. Байкала. При выборѣ перваго варіанта (на Ташкентъ) дорога содѣйствовала бы сбыту русскихъ товаровъ въ Туркестанъ, Джунгарію и Кульджу, при направленіи же на Алтай она пересѣкла бы наиболѣе населенные земледѣльческіе округа, извѣстные и своими естественными богатствами, причемъ алтайскіе плавильные заводы могли бы снабжать дорогу рельсами и машинами.

---

[1]) Сужденія Коммисіи напечатаны вмѣстѣ съ матеріалами, бывшими на ея разсмотрѣніи, въ особомъ изданіи «Труды Коммиссіи И. Р. Техн. Общества по вопросу о желѣзной дорогѣ черезъ всю Сибирь» (С.-Петербургъ, 1891 г.). См. также Историческій очеркъ развитія жел. дор., стр. 472—474.

Кромѣ магистральной линіи, длина которой при проведеніи ея до китайской границы (по 2-му варіанту) составила бы 3.000 вер., а стоимость—105 мил. руб., Боголюбскій проектировалъ еще постройку 6 конножелѣзныхъ дорогъ (одну отъ Красноярска до Иркутска и пять въ Забайкальѣ), общею длиною въ 4,200 вер. и стоимостью въ 47,9 мил. руб. Весь расходъ въ 152,9 мил. руб. могъ бы, по мнѣнію автора проекта, быть покрытъ ежегоднымъ выпускомъ безпроцентныхъ кредитныхъ билетовъ (на сумму 15 мил. руб. въ годъ), которые впослѣдствіи подлежали бы погашенію изъ сбереженій по перевозкѣ почтъ въ Сибири [1]).

Проектъ Терскаго.

Совершенно иной характеръ имѣлъ проектъ, поданный Посьету почти одновременно съ указаннымъ выше, проживавшимъ въ Минусинскомъ уѣздѣ Енисейской губ. отставнымъ титулярнымъ совѣтникомъ Терскимъ, который указывалъ на обиліе золотоносныхъ мѣсторожденій въ бассейнахъ р.р. Лены, Витима и Олекмы и на желательность устранить наблюдавшіяся въ этомъ краѣ отсутствіе рабочихъ рукъ и непомѣрную дороговизну жизненныхъ припасовъ и предлагалъ въ этихъ видахъ провести Сибирскую магистраль по сѣверному направленію отъ Оренбурга черезъ Томскъ, Красноярскъ, Братскій острогъ и сѣверный берегъ Байкала до р. Амура [2]).

Оба приведенные выше проекта—Боголюбскаго и Терскаго, какъ видно изъ изложеннаго, стояли внѣ всякой связи съ разрабатывавшимися въ то время въ правительственныхъ сферахъ предположеніями, почему и не сыграли никакой роли въ исторіи Сибирской дороги.

Обсужденіе вопроса о Сибирской ж. д. въ Обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ.

Въ 1887—1891 г. вопросъ о Сибирской линіи продолжалъ обсуждаться въ Обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ. Въ 1887 г. въ Обществѣ этомъ были выражены пожеланія о скорѣйшемъ производствѣ изысканій для сибирскихъ дорогъ по тѣмъ же направленіямъ, которыя имѣлись тогда въ

---

[1]) См. дѣло управл. по соор. жел. дор. № 5, ч. II, а также Истор. очеркъ развитія желѣзныхъ дорогъ, стр. 474.

[2]) Тамъ же.

виду и правительствомъ, а въ началѣ 1891 г. Общество высказало заключенія по двумъ предположеніямъ о Сибирской дорогѣ, возникшимъ въ средѣ его членовъ. Одинъ изъ этихъ проектовъ имѣлъ въ виду соединить, на первое время, водные пути Сибири рельсовыми, т. е. соорудить прерывающуюся линію въ 3,000 вер., вмѣсто сплошной въ 7,000 вер.; проектъ этотъ не встрѣтилъ среди большинства членовъ общества сочувствія, въ виду того, что движеніе грузовъ по этому рельсово-водному пути, отъ Волги до Владивостока, потребовало бы почти 4 мѣс. и что путь этотъ, при кратковременности навигаціоннаго періода на Обской и Амурской водныхъ системахъ, былъ бы пригоденъ для прямаго сообщенія внутреннихъ губерній съ Владивостокомъ лишь въ теченіе немногимъ болѣе одного мѣсяца въ году.

Другое, возникшее въ средѣ Общества предположеніе о постройкѣ узкоколейной сплошной желѣзной дороги основывалось на томъ расчетѣ, что при выборѣ такого типа пути перегрузка товаровъ обойдется значительно дешевле, стоимость самой постройки будетъ въ 3—4 раза меньше, чѣмъ при обыкновенной колеѣ, и скорость движенія можетъ быть, при хорошей постройкѣ, вполнѣ удовлетворительною.

Изъ этихъ двухъ проектовъ Общество, по окончательномъ ихъ обсужденіи, отдало предпочтеніе второму. Выразивъ пожеланіе, чтобы Сибирская линія отъ Урала, до Тихаго океана, была построена возможно скорѣе и по общему типу существующихъ въ Россіи дорогъ, т. е. ширококолейною, Общество высказало при этомъ, что если финансовое положеніе Россіи не позволяетъ сразу приступить къ постройкѣ такой дороги, то было бы желательнѣе провести вмѣсто прерывающагося рельсоваго пути непрерывную узкоколейную дорогу, которая удовлетворила бы тогдашнему товарному движенію въ Сибири, перевозя до 40 мил. пуд. въ годъ, и впослѣдствіи могла бы быть перестроена въ ширококолейную [1]).

---

[1]) Труды общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, т. 21, 1892 г., представленіе предсѣдателя общества графа Н. П. Игнатьева министру финансовъ (1891 г.) и отчетъ засѣданій общества по вопросу о Сибирской ж. д.; ср. также Истор. очеркъ развитія жел. дор., стр. 474—475.

Ходатайства о концессіи на постройку Сибирской ж. д. въ 80-хъ и 90-хъ годахъ.

Независимо отъ такихъ проектовъ и предположеній, исходившихъ отъ частныхъ лицъ или ученыхъ обществъ и свидѣтельствовавшихъ о томъ живомъ интересѣ, который возбуждала ожидавшаяся въ то время постройка Сибирской магистрали, правительство получило въ концѣ 80-хъ и началѣ 90-хъ годовъ нѣсколько предложеній отъ частныхъ лицъ, желавшихъ принять на себя выполненіе этого предпріятія. Еще въ октябрѣ 1887 г. московскими купцами Зензиновымъ и Дилленіусомъ и инженеромъ Гронскимъ были поданы министрамъ путей сообщенія, финансовъ и государственному контролеру заявленія о готовности ихъ, по окончаніи начатыхъ въ то время правительственныхъ изысканій, взять на себя сооруженіе въ Сибири узкоколейной желѣзной дороги дешеваго типа. Предложеніе это, однако, должно было быть оставлено безъ дальнѣйшаго обсужденія уже потому, что изысканія производились для ширококолейнаго пути, тогда какъ упомянутые предприниматели разсчитывали строить дорогу съ колеей не шире 3 футовъ [1]).

Равнымъ образомъ осталось безъ движенія и другое предложеніе объ образованіи акціонернаго общества для постройки и эксплоатаціи сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ, исходившее отъ д. с. с. Нечаева-Мальцева, кол. ассес. Гартмана и потомст. почет. гражданина Кузнецова.

Въ докладной запискѣ, поданной въ февралѣ 1888 г. Приамурскому генералъ-губернатору вмѣстѣ съ проектомъ устава этого общества, одинъ изъ учредителей послѣдняго, Гартманъ, обратился къ барону Корфу съ просьбой о содѣйствіи въ исходатайствованіи ему концессіи на постройку и эксплоатацію сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ, отъ Томска до Иркутска и отъ восточнаго берега озера Байкала до Срѣтенска. Ссылаясь на свое близкое знакомство съ системой дешевыхъ построекъ желѣзныхъ дорогъ въ Финляндіи, Гартманъ заявлялъ о своей увѣренности выполнить сооруженіе сибирскихъ дорогъ на наиболѣе выгодныхъ для правительства условіяхъ и приводилъ вѣроятныя исчисленія стоимости постройки этихъ дорогъ, причемъ для

---

[1]) Истор. очеркъ жел. дор., стр. 476.

Томско-Иркутской линіи была составлена особая расцѣночная вѣдомость на сумму 43 милл. руб., стоимость же Забайкальской дороги въ 27 милл. руб. опредѣлялась по приблизительному расчету. Нарицательный капиталъ предпріятія имѣлъ быть составленъ на ¼ изъ негарантированныхъ акцій, а на ¾ изъ такихъ же облигацій, и исчислялся въ 98 милл. руб.; 4,17% съ этой суммы (4% интереса и 0,17% погашенія) или 4.090.647 руб. испрашивались Гартманомъ въ качествѣ ежегодной субсидіи, уплачиваемой правительствомъ въ продолженіе всего концессіоннаго срока (81 годъ). При полученіи концессіи учредители общества обязались бы внести залогъ въ 2 милл. руб. въ 6-мѣсячный срокъ, а само предпріятіе имѣло быть окончено въ теченіе 5 лѣтъ.

Ходатайство Гартмана было передано бар. Корфомъ на разсмотрѣніе министровъ финансовъ (Вышнеградскаго) и путей сообщенія (Посьета), причемъ Приамурскій генералъ-губернаторъ въ своемъ отзывѣ относился довольно сочувственно къ предложенію Гартмана и заявлялъ, что, хотя дѣйствительная стоимость постройки будетъ значительно выше предположенной этимъ предпринимателемъ, но это не можетъ имѣть значенія для правительства въ виду того, что испрашивалась не гарантія на капиталъ, а лишь вполнѣ опредѣленная ежегодная субсидія, не зависѣвшая отъ дѣйствительной стоимости постройки дороги [1]).

Въ свою очередь и министръ финансовъ, не допускавшій въ то время возможности приступить къ сооруженію Сибирской линіи распоряженіемъ и средствами казны, признавалъ, что въ этомъ дѣлѣ для правительства было бы выгоднѣе всего воспользоваться частною иниціативою въ томъ именно видѣ, какъ предлагалъ Гартманъ и К°. Въ отзывѣ своемъ Посьету Вышнеградскій сообщалъ, что онъ «въ принципѣ полагалъ бы наиболѣе удобнымъ оказать правительственную помощь осуществленію предпріятія постройки Сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ въ формѣ ежегодной субсидіи». Замѣчанія, сдѣланныя министромъ финансовъ, касались лишь отдѣльныхъ статей проекта устава общества Гартмана и К° и въ существенныхъ

---

[1]) См. дѣло бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ 1888 г., № 29.

чертахъ заключались въ указанiи на необходимость: 1) постепеннаго пониженія размѣра ежегодной субсидіи, 2) производства уплатъ казною за исполненныя работы съ удержаніемъ нѣкотораго % на непредвидѣнныя работы и 3) сохраненія за казною права на публичную продажу, при неисправности общества, какъ выданнаго послѣднему разрѣшенія на постройку, такъ и всего имущества общества [1]).

Предложеніе Гартмана и К° встрѣтило, однако, весьма энергичныя возраженія со стороны министра путей сообщенія. Посьетъ указалъ въ своемъ отвѣтномъ отзывѣ министру финансовъ на недостаточную обоснованность расчетовъ о стоимости постройки, не опиравшихся на предварительныя изысканія, и на слишкомъ высокій, по его мнѣнію, размѣръ испрашиваемой Гартманомъ субсидіи, которая составила бы за весь срокъ концессіи даже въ уменьшенномъ, согласно плану министра финансовъ, размѣрѣ болѣе 200 милл. руб. Главная же причина отрицательнаго отношенія Посьета къ разсматриваемому проекту заключалась въ категорично выраженномъ имъ взглядѣ, что «при первостепенномъ политическомъ, экономическомъ и стратегическомъ значеніи сибирскихъ дорогъ и при отдаленности края, своеобразныхъ мѣстныхъ условіяхъ и трудности надзора за исполненіемъ такого большаго предпріятія частными лицами осуществленіе Сибирской магистрали должно быть исполнено не иначе, какъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны» [2]). Благодаря столь опредѣленно высказанному мнѣнію министра путей сообщенія, предложеніе Гартмана не могло получить дальнѣйшаго движенія. Взглядъ Посьета вполнѣ раздѣлялся и его преемникомъ Гюббенетомъ, что какъ бы предрѣшало уже судьбу дальнѣйшихъ ходатайствъ о выдачѣ концессіи на постройку Сибирской линіи.

Между тѣмъ, въ маѣ 1890 г. въ министерствѣ финансовъ было получено новое предложеніе объ образованіи строительной компаніи и желѣзнодорожнаго общества для сооруженія и эксплоатаціи Сибирской желѣзной дороги, отъ Челябинска или Тюмени

---

[1]) См. вышеуказ. дѣло.

[2]) Тамъ же.

до Владивостока, сдѣланное американскимъ гражданиномъ генераломъ Беттерфельдомъ. Вышнеградскій, ознакомившись съ этимъ предложеніемъ, передалъ его на заключеніе министра путей сообщенія и заявилъ, что, признавая вообще необходимымъ оказать частнымъ предпринимателямъ сооруженія Сибирской дороги поддержку со стороны правительства, въ виду невозможности въ настоящее время построить эту линію на казенныя средства, онъ не находилъ, однако, удобнымъ согласиться на условія Беттерфельда, считая ихъ невыгодными для правительства. Условія эти сводились вкратцѣ къ слѣдующему:

1) Нарицательный капиталъ долженъ былъ состоять на $^3/_4$ изъ облигацій, по которымъ правительство уплачивало бы въ теченіе 80 лѣтъ 4%, изъ коихъ половину золотомъ, и на $^1/_4$—изъ гарантированныхъ акцій, по коимъ правительство уплачивало бы въ теченіе первыхъ 21 года $2^1/_2$—3%, и акцій негарантированныхъ. Этотъ капиталъ имѣлъ быть опредѣленъ въ размѣрѣ стоимости дороги по расцѣнкамъ ея сооруженія, съ процентами за время постройки и съ прибавленіемъ 22% на потери по реализаціи. Министръ финансовъ, указывая, что въ зависимости отъ прибавки этихъ 22% увеличивался и размѣръ испрашиваемой обществомъ субсидіи, признавалъ это условіе совершенно несоотвѣтствующимъ современнымъ цѣнамъ реализаціи процентныхъ бумагъ и крайне убыточнымъ для казны.

2) Въ случаѣ обнаружившейся невозможности доведенія обществомъ предпріятія до конца, правительство при отобраніи концессіи обязывалось возмѣстить обществу произведенные имъ расходы. По мнѣнію министра финансовъ, принятіе этого условія было бы равносильно обезпеченію общества со стороны казны отъ всякаго риска при неисправности съ его стороны.

3) Наконецъ, Беттерфельдъ ходатайствовалъ и о нѣкоторыхъ другихъ льготахъ (какъ то: о безпошлинномъ провозѣ изъ за границы бо̀льшей части желѣзнодорожныхъ принадлежностей, о минимальныхъ цѣнахъ провоза матеріаловъ для постройки линіи по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, о правѣ производить всѣ работы посредствомъ войскъ и пр.), которыя также были признаны министромъ финансовъ чрезмѣрными.

Съ своей стороны, министръ путей сообщенія, Гюббенетъ, бывшій вообще, по своимъ убѣжденіямъ, противникомъ концессіонной системы желѣзнодорожнаго строительства, не могъ не оцѣнить всей убыточности для правительства поставленныхъ условій и всеподданнѣйшимъ докладомъ 23 августа 1890 г. довелъ до свѣдѣнія Государя объ отклоненіи предложенія Беттерфельда [1]).

Учрежденіе въ Парижѣ Общества для изученія условій постройки Сибирской линіи.

Другимъ доказательствомъ того интереса, съ которымъ представители заграничной промышленности и капитала относились къ разработкѣ плана сооруженія Сибирской линіи, можетъ служить тотъ фактъ, что въ Парижѣ образовалось лѣтомъ 1890 г. особое общество для изученія условій постройки этой линіи. Учредителями этого общества были сенаторъ Ш. Лессюэръ и нѣсколько другихъ лицъ, принимавшихъ ранѣе участіе въ капитальныхъ общественныхъ работахъ въ разныхъ частяхъ свѣта и обладавшихъ значительными средствами. Въ августѣ 1890 г. общество, подъ руководствомъ своего главнаго инженера Дюпорталя (управлявшаго казенными дорогами во Франціи), организовало въ С.-Петербургѣ спеціальное бюро для собиранія свѣдѣній, касавшихся Сибирской дороги, и по полученіи нужныхъ данныхъ заявило русскому правительству о своей готовности принять на себя на извѣстныхъ условіяхъ постройку этой линіи. Прежде, чѣмъ окончательно формулировать эти условія, общество изъявляло намѣреніе при исполненіи работъ пользоваться въ широкихъ размѣрахъ русскимъ персоналомъ (инженерами), обѣщало способствовать развитію русской промышленности, пользуясь существующими заводами или создавая въ Сибири новые, и просило разрѣшенія ознакомиться съ произведенными уже изысканіями и составленными предварительными проектами. Если бы изученіе и провѣрка изысканій подтвердили имѣвшіяся у общества данныя, послѣднее было готово взять на себя обязательство выстроить всю Сибирскую дорогу за среднюю поверстную цѣну въ 40.000 руб., въ теченіе 8-лѣтняго срока, при условіи гаранти-

---

1) Истор. очеркъ развитія жел. дор., стр. 477.

рованія обществу со стороны казны дохода въ 3.000 руб. съ версты.

Что касается до финансовой стороны предпріятія, то общество соглашалось внести залогъ въ 5 милл. руб., взять на себя реализацію за счетъ казны металлическаго займа въ «консолидированныхъ облигаціяхъ Сибирской желѣзной дороги» на сумму 300 милл. руб. и внести выручку въ казну, которая уплачивала бы стоимость работъ по мѣрѣ ихъ исполненія. Эти предложенія общества были сообщены статсъ-секретарю Гюббенету сенаторомъ Лессюэромъ въ то время, когда уже состоялось рѣшеніе о приступѣ къ работамъ по сооруженію Сибирской линіи распоряженіемъ казны, въ виду чего министръ путей сообщенія 8 марта 1891 г. положилъ на письмѣ Лессюэра резолюцію, что онъ «не имѣетъ основаній входить въ какіе либо переговоры или въ разсмотрѣніе настоящаго заявленія, такъ какъ правительство вовсе не выражало намѣренія обращаться въ этомъ дѣлѣ къ частной предпріимчивости» [1]).

Предложеніе генерала Анненкова.

Въ 1890 г. было сдѣлано еще одно предложеніе объ образованіи общества для сооруженія Сибирской линіи. Въ запискѣ, поданной военному министру, завѣдывавшій постройкою Закаспійской желѣзной дороги, генералъ отъ инфантеріи Анненковъ, предлагалъ, при сооруженіи Сибирской дороги, обратиться къ услугамъ строительнаго общества (въ образованіи коего принимали участіе иностранные капиталисты), «которое готово обязаться немедленно же взять на себя постройку дороги отъ Челябинска до Иркутска за поверстную цѣну въ 40 тыс. руб., познакомившись предварительно съ требованіями расцѣночной вѣдомости». Въ другой запискѣ, представленной военному министру уже въ 1892 г.,

---

1) Истор. очеркъ, стр. 477—478. Послѣднее ходатайство о концессіи на постройку Сибирской дороги отъ Челябинска до Срѣтенска поступило въ министерство путей сообщенія въ апрѣлѣ 1892 г. за подписью генералъ-маіора Арапова и 19 другихъ лицъ, изъявлявшихъ желаніе образовать акціонерную компанію для постройки указанной линіи въ шестилѣтній срокъ при условіи полученія отъ правительства 4½% гарантіи на облигаціонный капиталъ (который долженъ былъ бы составить ⅘ всего нарицательнаго капитала). Ходатайство это вовсе не подвергалось обсужденію, въ виду состоявшагося уже въ 1891 г. окончательнаго рѣшенія о постройкѣ Сибирской линіи распоряженіемъ правительства (см вышеуказ. дѣло м-ва п. с., часть V).

генералъ Анненковъ указывалъ на необходимость поручить веденіе всего дѣла постройки Сибирской линіи одному лицу, облеченному обширными полномочіями, и признавалъ возможнымъ построить всю линію (отъ Челябинска до Владивостока) за 40 тыс. руб. съ версты при содѣйствіи упомянутаго выше строительнаго общества. Это предложеніе генерала Анненкова, стоявшее въ связи съ возраженіями, представленными имъ противъ разрабатывавшагося въ то время общаго плана постройки Сибирской магистрали, было передано въ началѣ 1893 г. военнымъ министромъ на заключеніе министра путей сообщенія (Кривошеина) и было оставлено послѣднимъ безъ послѣдствій [1]).

Отношеніе правительства къ вопросу о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги въ концѣ 80-хъ и началѣ 90-хъ годовъ.

Такимъ образомъ представленные въ 1888—1891 г.г. частными лицами проекты сооруженія сибирскихъ линій нисколько не повліяли на разработку плана осуществленія этого предпріятія, которое осталось всецѣло въ рукахъ правительства. Если же Вышнеградскій, а съ нимъ и представители высшей сибирской администраціи и обнаруживали склонность допустить частную иниціативу въ дѣлѣ сооруженія сибирскихъ дорогъ, то это прежде всего вызывалось убѣжденіемъ въ совершенной невозможности построить эти линіи на средства казны, а съ другой стороны, сопровождалось стремленіемъ обставить выполненіе предпріятія такими условіями, при которыхъ были бы немыслимы недостатки концессіонныхъ порядковъ 70-хъ годовъ (см. выше, сужденія Вышнеградскаго по поводу предложеній Гартмана и Беттерфельда). Такимъ образомъ и на исторію сооруженія Сибирской магистрали оказалъ рѣшительное вліяніе возымѣвшій съ начала 80-хъ годовъ XIX вѣка преобладаніе въ нашей русской желѣзнодорожной политикѣ принципъ, въ силу коего правительство, допуская проявленіе частной иниціативы, въ то же время, приняло на себя верховное руководительство дѣломъ желѣзнодорожнаго строительства [2]).

---

[1]) См. ниже, 2-е прим. къ стр. 121.

[2]) Ср. «Наша желѣзнодорожная политика» ч. III, введеніе и заключеніе.

Указанный основной принципъ имѣлъ для постройки Сибирской линіи особое выраженіе въ томъ неослабномъ вниманіи, съ которымъ относился къ ходу этого предпріятія въ Бозѣ почивающій Императоръ Александръ III. Какъ видно изъ вышеприведеннаго, самый приступъ къ обсужденію вопроса о рельсовыхъ путяхъ въ Сибири былъ въ значительной степени ускоренъ, благодаря данному съ высоты Престола, въ 1886 г., указанію на необходимость для правительства удѣлить особыя заботы нуждамъ Сибири. Высочайшей же волѣ, выраженной въ 1890 г., всецѣло обязано было состоявшееся рѣшеніе о приступѣ въ первую очередь къ сооруженію Уссурійской линіи.

Сочувственное отношеніе Императора Александра III къ сооруженію Сибирскаго пути.

Въ 1891 г., когда Комитетъ Министровъ призналъ возможнымъ начать работы по постройкѣ Сибирской линіи [1]), Царь-Миротворецъ соизволилъ явить новое доказательство Своего живаго участія къ осуществленію этого великаго предпріятія: по Высочайшему повелѣнію, отъ 23 февраля 1891 г., министръ путей сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ проектъ Именнаго указа Правительствующему Сенату о порученіи Наслѣднику Престола, нынѣ благополучно царствующему Государю Императору Николаю Александровичу, совершавшему въ 1890—1891 г.г. путешествіе по странамъ восточной Азіи, при возвращеніи Своемъ черезъ Сибирь, принять Личное участіе въ началѣ осуществленія рельсоваго пути, имѣвшаго прорѣзать эту страну. Комитетъ, принявъ во вниманіе особенное значеніе, которое имѣло для предпринимаемой сплошной Сибирской дороги объявленіе о порученіи, возложенномъ на Наслѣдника Цесаревича Его Царственнымъ Родителемъ, признавалъ, по особому журналу своему отъ 12 марта 1891 г., соотвѣтственнымъ важности такого событія облечь это порученіе въ форму Высочайшаго рескрипта на Имя Его Императорскаго Высочества.

Высочайшій рескриптъ 17 марта 1891 г. на имя Наслѣдника Цесаревича.

Журналъ Комитета удостоился Высочайшаго утвержденія 17 Марта 1891 г. и въ тотъ же день Государю благоугодно

---

[1]) См. выше, стр. 92.

было дать на имя Наслѣдника Цесаревича нижеслѣдующій рескриптъ.

ВАШЕ ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО.

Повелѣвъ нынѣ приступить къ постройкѣ сплошной черезъ всю Сибирь желѣзной дороги, имѣющей соединить обильныя дарами природы Сибирскія области съ сѣтью внутреннихъ рельсовыхъ сообщеній, Я поручаю Вамъ объявить таковую волю МОЮ, по вступленіи Вами вновь на Русскую землю, послѣ обозрѣнія иноземныхъ странъ Востока. Вмѣстѣ съ тѣмъ возлагаю на Васъ совершеніе, въ Владивостокѣ, закладки разрѣшеннаго къ сооруженію, на счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства, Уссурійскаго участка Великаго Сибирскаго пути.

Знаменательное Ваше участіе въ начинаніи предпринимаемаго МНОЮ сего истинно народнаго дѣла да послужитъ новымъ свидѣтельствомъ душевнаго МОЕГО стремленія облегчить сношенія Сибири съ прочими частями Имперіи и тѣмъ явить сему краю, близкому МОЕМУ сердцу, живѣйшее МОЕ попеченіе о мирномъ его преуспѣяніи.

Призывая благословеніе Господне на предстоящій Вамъ продолжительный путь по Россіи, пребываю искренно Васъ любящій

АЛЕКСАНДРЪ.

Закладка Уссурійской дороги въ личномъ присутствіи Наслѣдника Цесаревича.

Наслѣдникъ Цесаревичъ, высадившись, на возвратномъ пути изъ Японіи, во Владивостокѣ, исполнилъ Волю Своего Августѣйшаго Родителя, положивъ 19 мая 1891 г. первый камень при закладкѣ Уссурійской желѣзной дороги.

Вслѣдъ за этимъ высоко знаменательнымъ въ исторіи Сибирской магистрали событіемъ былъ сдѣланъ новый шагъ къ осуществленію столь торжественно выраженной воли Монарха: Высочайше утвержденнымъ, 27 мая 1891 г., мнѣніемъ Государственнаго Совѣта были отпущены кредиты, потребные на приступъ къ работамъ по постройкѣ Уссурійской линіи и на изысканія для Западно-Сибирской линіи (отъ Челябинска до Томска или другаго пункта Средне-Сибирской линіи).

Почти одновременно съ этимъ (въ іюлѣ 1891 г.) министръ путей сообщенія Гюббенетъ счелъ необходимымъ составить предположенія о постепенномъ осуществленіи постройки Сибирской магистрали въ полномъ ея объемѣ.

Обсужденіе вопроса о Сибирской желѣзной дорогѣ въ 1891—1892 г.г.

Въ запискѣ, сообщенной 9 августа 1891 г. на заключеніе министра финансовъ, Гюббенетъ опредѣлялъ строительную стоимость Сибирской линіи, раздѣленной на 6 участковъ (Западно-Сибирскій, Средне-Сибирскій, Кругобайкальскій, Забайкальскій, Амурскій и Уссурійскій), въ итоговой суммѣ 349.878.036 р., или 47.409 р. на версту. Распредѣляя время постройки этихъ участковъ съ такимъ расчетомъ, чтобы правильное движеніе было открыто до Ачинска (съ запада) и до Хабаровска (съ востока) въ 1895 г., до Иркутска—въ 1899 г., и чтобы транзитное сообщеніе черезъ всю Сибирь могло начаться въ концѣ 1903 г., Гюббенетъ просилъ министра финансовъ высказать свое мнѣніе по вопросу о средствахъ на сооруженіе магистрали.

На предположенія эти Вышнеградскій вновь далъ уклончивый отзывъ, отвѣтивъ, что, не имѣя подробныхъ расцѣночныхъ вѣдомостей, выработанныхъ на основаніи точныхъ техническихъ и экономическихъ изысканій, онъ затрудняется высказать свое мнѣніе о поверстной стоимости Сибирской дороги, хотя исчисленія министерства путей сообщенія (т. е. 47.000 р. на версту), въ общемъ, представляются ему очень высокими; вопросъ же объ ассигнованіи необходимыхъ для сооруженія магистрали кредитовъ зависѣлъ, по заключенію Вышнеградскаго, отъ рѣшеній, которыя будутъ приняты въ совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ Абазы, при разсмотрѣніи смѣтъ чрезвычайныхъ расходовъ на 1892 г.

Указанное совѣщаніе осенью 1891 г. предполагало ассигновать на желѣзнодорожныя сооруженія 1892 г. 5.900.000 р., предназначавшихся собственно на постройку Уссурійской линіи, уже начатую въ 1891 г., но Государю Императору благоугодно было, при утвержденіи 22 Декабря 1891 г. журнала совѣщанія, увеличить размѣръ этого кредита до 7 мил. руб. съ тѣмъ, чтобы 1.100.000 р. были обращены на проведеніе Сибирской дороги къ востоку отъ Челя-

бинска [1]). Такимъ образомъ, благодаря личному воздѣйствію Императора Александра III, министерство путей сообщенія получило въ 1892 г. возможность приступить къ постройкѣ Сибирскаго пути и съ западнаго его конца, какъ это было въ принципѣ рѣшено еще въ 1891 г. Послѣднее обстоятельство явилось тѣмъ болѣе своевременнымъ, что въ сентябрѣ 1892 г. была окончена постройка линіи между Златоустомъ и Челябинскомъ, разрѣшенная въ 1890 г. до Міаса и въ 1891 г. къ востоку отъ Міаса (см. выше). По поводу сооруженія этой линіи, являвшейся продолженіемъ Самаро-Златоустовской дороги, необходимо замѣтить, что оно производилось подъ непосредственнымъ руководствомъ того же строителя (инж. К. Я. Михайловскаго) и отличалось тѣми же особенностями, въ смыслѣ характера пересѣкаемой мѣстности, какъ и горный участокъ Самаро-Златоустовской линіи. Стоимость Златоусто-Челябинскаго участка была опредѣлена министромъ путей сообщенія, при испрошеніи кредитовъ черезъ Государственный Совѣтъ, въ 6.944.330 руб., въ дѣйствительности же, по окончаніи работъ, составила лишь 5.971.949 руб. [2]).

Несмотря на то, что постройка указанной дороги уже, какъ бы, предрѣшала собою продолженіе именно этой линіи на востокъ отъ Челябинска—вглубь Сибири, въ 1891 г. и даже въ 1892 г. въ министерство путей сообщенія поступили ходатайства отъ мѣстныхъ учрежденій Пермской губерніи (Пермской губернской и Екатеринбургской уѣздной земскихъ управъ и Екатеринбургской городской думы) объ избраніи начальнымъ пунктомъ Сибирской линіи не Челябинска, а Тюмени, и о соединеніи вмѣстѣ съ тѣмъ желѣзнодорожной вѣтвью Уральской и Самаро-Златоустовской дорогъ. Мотивы въ подтвержденіе этихъ ходатайствъ заключались главнымъ образомъ въ томъ, что при проведеніи Сибирской линіи отъ Челябинска, а не отъ Тюмени, Уральская

---

[1]) См. журналъ Гос. Совѣта по д-ту гос. экон. отъ 16 и 23 дек. 1891 г., за № 405, по вопросу о смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ м-ва п. с. на 1892 г.

[2]) Отчетъ по постройкѣ Златоустъ-Челябинской желѣзной дороги.

дорога утратила бы свое транзитное значеніе, при избраніи же для Сибирской дороги направленія отъ Тюмени на Ялуторовскъ и Ишимъ дорога эта совпала бы съ исторически установившимися путями русско-сибирскаго транзита и прошла бы по срединѣ наиболѣе развитыхъ въ торгово-промышленномъ отношеніи раіоновъ Западной Сибири.

Въ засѣданіяхъ 28 апрѣля и 5 мая 1892 г. Комитетъ Министровъ обсудилъ представленіе С. Ю. Витте (назначеннаго въ февралѣ того же года послѣ Гюббенета управляющимъ министерствомъ путей сообщенія) объ утвержденіи направленія Западно-Сибирской желѣзной дороги, причемъ объясненія, данныя С. Ю. Витте, еще болѣе убѣдили Комитетъ въ цѣлесообразности выбора начальнаго пункта магистрали въ Челябинскѣ, а не въ Тюмени. А именно, Комитетъ вполнѣ присоединился къ доводамъ управлявшаго министерствомъ путей сообщенія, что въ случаѣ прокладки Сибирской линіи отъ Тюмени паровозное сообщеніе Сибири съ Европейской Россіею производилось-бы по ломанной линіи Міасъ-Екатеринбургъ-Каинскъ, протяженіе которой на 367 верстъ длиннѣе прямой Челябинскъ-Омскъ-Каинскъ, и что, независимо отъ этого, раіонъ, прорѣзываемый Челябинскимъ варіантомъ, представляетъ несравненно больше задатковъ для широкаго экономическаго развитія въ будущемъ, чѣмъ мѣстность, прилегающая къ Тюменской дорогѣ.

Въ тѣхъ же засѣданіяхъ Комитетъ разрѣшилъ и другой вопросъ, касавшійся направленія Сибирской дороги, признавъ, что линію эту по пересѣченіи р. Оби представляется цѣлесообразнѣе вести южнѣе г. Томска, въ обходъ этого города. Въ этомъ отношеніи Комитетъ согласился съ мнѣніемъ управлявшаго министерствомъ путей сообщенія, который объяснилъ, что при направленіи на Томскъ магистральная линія удлинилась бы на 86 верстъ, въ сравненіи съ вновь проектированнымъ варіантомъ (на ст. Почитанскую Средне-Сибирской ж. д.), и что, съ другой стороны, при принятіи этого послѣдняго варіанта будетъ удобнѣе и дешевле доставлять къ желѣзной дорогѣ грузы хлѣбородной и горнопромышленной южной части Томской губ., чѣмъ при направленіи

линіи на г. Томскъ, который впослѣдствіи можетъ быть соединенъ подъѣзднымъ путемъ съ магистральной линіею.

Не ограничиваясь проектировкою направленія Западно-Сибирской дороги, С. Ю. Витте въ своемъ представленіи въ Комитетъ Министровъ указывалъ на необходимость приступить въ 1892 г. къ сооруженію перваго участка этой линіи, между Челябинскомъ и Омскомъ. Скорѣйшему открытію работъ на этомъ участкѣ управлявшій министерствомъ путей сообщенія придавалъ особое значеніе въ видахъ доставленія заработка мѣстному населенію, пострадавшему отъ неурожая, охватившаго въ то время, какъ извѣстно, значительную часть средней и восточной Россіи. Къ мнѣнію С. Ю. Витте присоединился и предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Абаза, который указалъ, что начало постройки въ 1892 г. Сибирской линіи между Челябинскомъ и Омскомъ вполнѣ отвѣчало бы Высочайшей волѣ объ ассигнованіи именно для этой потребности 1.100.000 р. по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ на 1892 г. (см. выше).

Комитетъ, соглашаясь съ этими соображеніями, одобрилъ, по журналу своему, Высочайше утвержденному 8 мая 1892 г., избранное министерствомъ путей сообщенія направленіе Западно-Сибирской желѣзной дороги (на гг. Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ, Каинскъ, съ переходомъ р. Оби у с. Кривощеково [1]), до ст. Почитанской Средне-Сибирской ж. д.), а также разрѣшилъ въ 1892 г. приступъ къ работамъ по сооруженію участка отъ Челябинска до Омска. При этомъ, Комитетъ признавалъ преждевременнымъ касаться вопроса о дальнѣйшемъ ходѣ постройки Сибирской линіи, находя, что обсужденіе этого вопроса неразрывно связано съ соображеніями финансоваго характера и потому послѣдуетъ въ свое время въ подлежащихъ высшихъ установленіяхъ.

---

[1]) Въ концѣ 1891 г. въ министерство путей сообщенія поступило отъ городскаго обществ. управленія г. Колызани ходатайство, поддержанное и. д. Томскаго губернатора Шапошниковымъ, о направленіи Сибирской дороги на пересѣченіе р. Оби въ 8 верстахъ отъ Колывани, но управлявшій м-вомъ п. с. объяснилъ Комитету, что пересѣченіе Оби въ какомъ либо другомъ мѣстѣ кромѣ Кривощекова представляется въ техническомъ отношеніи затруднительнымъ и вызоветъ производство дорого стоящихъ искусственныхъ сооруженій.

Такимъ образомъ правительство уже имѣло въ виду необходимость прiисканiя средствъ для осуществленiя сооруженiя Сибирской линiи, въ его цѣломъ, не ограничиваясь производствомъ строительныхъ работъ лишь на начальныхъ участкахъ дороги (т. е. на Западно-Сибирской и Уссурiйской линiяхъ). Окончательному разрѣшенiю этого вопроса въ значительной степени посодѣйствовало послѣдовавшее 30 августа 1892 г. назначенiе на постъ управляющаго министерствомъ финансовъ С. Ю. Витте, смѣнившаго Вышнеградскаго, который не задолго до того былъ назначенъ членомъ Государственнаго Совѣта. Занимая передъ тѣмъ въ продолженiе полугода должность управляющаго министерствомъ путей сообщенiя, С. Ю. Витте являлся убѣжденнымъ сторонникомъ идеи о неотложности сооруженiя Сибирской магистрали и на своемъ новомъ посту началъ неуклонно проводить эту идею. Такимъ образомъ былъ положенъ конецъ тѣмъ разногласiямъ по вопросу о Сибирской желѣзной дорогѣ, которыя до того времени существовали между главами финансоваго вѣдомства и министерства путей сообщенiя, причемъ ускоренiю постройки этого рельсоваго пути немало содѣйствовала энергiя, выказанная новымъ министромъ финансовъ въ прiисканiи потребныхъ для сего средствъ. Уже 25 сентября 1892 г., по всеподданнѣйшему докладу С. Ю. Витте, послѣдовало Высочайшее повелѣнiе объ изысканiи источниковъ для покрытiя исключительныхъ расходовъ, связанныхъ съ сооруженiемъ Сибирской желѣзной дороги, съ тѣмъ, чтобы соображенiя министра финансовъ по этому предмету были вновь повергнуты на благовоззрѣнiе Государя.

Детальный планъ постройки Сибирской линiи, выработанный въ 1892 г. С. Ю. Витте.

Во исполненiе Высочайшей воли, въ министерствѣ финансовъ былъ выработанъ детальный планъ осуществленiя Сибирской линiи, обнимавшiй какъ техническую, такъ и финансовую и экономическую стороны дѣла.

Соображенiя, положенныя въ основанiе этого плана, были изложены министромъ финансовъ во всеподданнѣйшемъ докладѣ его отъ 6 ноября, въ которомъ испрашивалось Высочайшее соизволенiе на образованiе особаго совѣщанiя для разсмотрѣнiя этихъ соображенiй во всемъ ихъ объемѣ. По образованiи совѣщанiя,

подъ предсѣдательствомъ Д. М. Сольскаго (см. ниже), С. Ю. Витте представилъ въ это совѣщаніе, 13 ноября 1892 г., записку о порядкѣ и способахъ сооруженія Сибирскаго пути, въ основу которой были положены тѣ же выводы, которые были приведены и во всеподданнѣйшемъ его докладѣ. Заключенія, высказанныя С. Ю. Витте въ вышеуказанныхъ его всеподданнѣйшемъ докладѣ и особой запискѣ, отличались замѣчательной полнотой и впервые всесторонне охватывали не только вопросы, непосредственно касавшіеся сооруженія Сибирской дороги, но и предположенія о связанномъ съ постройкой этого пути правительственномъ воздѣйствіи на экономическое развитіе Сибири.

Въ основу своихъ сужденій объ осуществленіи Сибирской магистрали министръ финансовъ положилъ соображенія объ ожидаемомъ значеніи этого предпріятія для разныхъ сторонъ русской государственной жизни.

Въ этомъ отношеніи С. Ю. Витте приходилъ къ убѣжденію, что имѣющіяся данныя относительно перевозокъ, на которыя можно разсчитывать для линіи Челябинскъ—Иркутскъ, не даютъ основаній ожидать въ скоромъ времени вполнѣ благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ постройки этой линіи, и что Сибирскій путь съ точки зрѣнія финансовой, въ тѣсномъ смыслѣ слова, не скоро сдѣлается предпріятіемъ выгоднымъ; но вмѣстѣ съ тѣмъ имъ признавалось, что оцѣнивать значеніе Сибирской желѣзной дороги съ такой узкой финансовой точки зрѣнія было бы совершенно неправильно, такъ какъ сплошная черезъ всю Сибирь желѣзная дорога есть предпріятіе государственное въ широкомъ смыслѣ слова, а съ этой, единственно правильной въ данномъ случаѣ, точки зрѣнія сооруженіе Сибирской желѣзной дороги не только имѣетъ полное оправданіе, но должно быть признано задачей первостепеннаго значенія, разрѣшеніе которой будетъ величайшимъ успѣхомъ нашего отечества въ смыслѣ экономическомъ, культурномъ и политическомъ.

Въ поясненіе этихъ заявленій министръ финансовъ указывалъ что, благодаря связи Сибирскаго пути съ водными артеріями Сибири (р.р. Обь, Енисей, Лена и Амуръ), экономическое вліяніе этого пути будетъ распространяться гораздо далѣе прорѣзы-

ваемой имъ полосы и выразится, въ частности, въ обезпеченіи туземному хлѣбу болѣе широкаго сбыта въ Европейской Россіи, въ облегченіи заселенія Сибири выходцами изъ внутреннихъ губерній Имперіи, въ увеличеніи горной производительности Сибири (и въ особенности въ содѣйствіи развитію туземной золотопромышленности) и, наконецъ. въ развитіи транзитной торговли съ Китаемъ. Особенною полнотою отличались сужденія министра финансовъ о значеніи Сибирской дороги для колонизаціи страны и для увеличенія размѣровъ торговыхъ оборотовъ Россіи съ восточной Азіею.

Такъ, С. Ю. Витте объяснялъ, что переселенческое движеніе въ Сибирь совпадаетъ съ историческимъ колонизаціоннымъ движеніемъ великорусскаго племени на востокъ, и что Сибирская дорога, черезъ линію Челябинскъ—Самара—Вязьма и при посредствѣ волжской системы и желѣзныхъ дорогъ, идущихъ къ центру Россіи изъ южныхъ и западныхъ губерній, можетъ сдѣлаться собирательницей всего переселенческаго движенія, направляя его, сообразно съ общегосударственными выгодами, въ тѣ мѣстности сибирскихъ областей, которыя наиболѣе удобны для переселенцевъ и наиболѣе въ нихъ нуждаются. Въ то же время Сибирская дорога открыла бы спокойный и вѣрный путь государству къ разрѣшенію одной изъ наиболѣе трудныхъ задачъ— къ прочному устройству экономическаго быта малоземельнаго крестьянскаго населенія внутренней Россіи.

При оцѣнкѣ торговаго значенія Сибирской желѣзной дороги министръ финансовъ исходилъ изъ той точки зрѣнія, нѣсколько отличавшейся отъ высказывавшихся въ 80-хъ годахъ сужденій, что современные обороты сибирской торговли вообще малозначительны, по сравненію съ пространствомъ и естественными богатствами края, почему, если они и могутъ дать руководящія указанія, то только для ближайшаго времени. Несмотря на это, С. Ю. Витте, на основаніи данныхъ по развитію движенія грузовъ на сибирскихъ рѣкахъ со времени открытія Уральской и Екатеринбурго-Тюменской дорогъ не допускалъ сомнѣній въ томъ, что постройка рельсоваго пути значительно увеличитъ сибирскій вывозъ въ Европейскую Россію. Съ другой сто-

роны, Сибирская дорога откроетъ и для русскихъ товаровъ значительный рынокъ сбыта въ самой Сибири, и если сбытъ этотъ въ 1892 г. по цѣнности исчислялся въ суммѣ свыше 50 мил. руб., то съ постройкой Сибирской линіи онъ можетъ удвоиться уже въ ближайшемъ будущемъ и затѣмъ будетъ расти въ уровень съ общимъ экономическимъ ростомъ Сибири. Въ предѣлахъ же послѣдней желѣзная дорога существенно улучшитъ условія мѣстнаго торговаго оборота, содѣйствуя, между прочимъ, уравненію, въ общихъ интересахъ сибирскаго населенія, цѣнъ на всякіе товары и въ особенности на продовольственные припасы.

Независимо отъ этихъ ближайшихъ перемѣнъ въ положеніи торговыхъ отношеній какъ между Европейской Россіею и Сибирью, такъ и въ предѣлахъ самой Сибири, Сибирская магистраль открываетъ новый путь и новые горизонты и для всемірной торговли, и это значеніе ея ставитъ сооруженіе ея въ рядъ міровыхъ событій, которыми начинаются новыя эпохи въ исторіи народовъ и которыя нерѣдко вызываютъ коренной переворотъ установившихся экономическихъ сношеній между государствами. Въ этомъ отношеніи Сибирская линія не преминула-бы доставить Россіи возможность принять гораздо большее участіе въ перевозкѣ идущихъ изъ Китая въ Западную Европу товаровъ, въ особенности чая и шелка и, съ другой стороны, воспользоваться ближайшимъ сосѣдствомъ съ Китаемъ для сбыта своихъ произведеній—главнымъ образомъ хлопчато-бумажныхъ и шерстяныхъ издѣлій, а также металловъ.

Другая сторона экономическаго вліянія Сибирской дороги— ея содѣйствіе развитію горной промышленности, выразится въ увеличеніи добычи металловъ и минераловъ, несоотвѣтствующей многочисленности и богатству ихъ мѣсторожденій въ Сибири. Особенную же важность представитъ Сибирская магистраль для мѣстной золотопромышленности: желѣзная дорога дастъ послѣдней всѣ удобства скорыхъ и обезпеченныхъ сообщеній для полученія всѣхъ потребныхъ припасовъ, машинъ и проч., и поставитъ золотой промыселъ въ прямую связь съ общимъ промышленнымъ движеніемъ Россіи.

Касаясь далѣе вопроса о культурномъ значеніи Сибирской

дороги, С. Ю. Витте указывалъ, что съ осуществленіемъ послѣдней Сибирь достигнетъ того-же культурнаго уровня, на которомъ нынѣ стоятъ другія русскія области, и что правительство получитъ тогда возможность поставить сибирскую администрацію въ уровень съ тѣми требованіями, которымъ она должна отвѣчать, чтобы быть достойной представительницей государства просвѣщеннаго, полагающаго основу всѣхъ гражданскихъ соотношеній въ законѣ.

Наконецъ, въ политическомъ отношеніи вліяніе Сибирской магистрали сказалось бы, по убѣжденію министра финансовъ, въ упроченіи дружественныхъ отношеній Россіи со странами азіатскаго Востока и съ Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами; вмѣстѣ съ тѣмъ, дорога эта обезпечитъ русскому военному флоту безпрепятственное снабженіе жизненными припасами и топливомъ и дастъ ему твердую точку опоры въ нашихъ Тихо-океанскихъ водахъ. Въ виду указаннаго значенія Сибирской дороги, заявлялъ далѣе С. Ю. Витте, не представляются чрезмѣрными тѣ жертвы, которыхъ требуетъ отъ государства осуществленіе этого пути, и едва ли можно указать какія либо другія потребности, болѣе насущныя для Россіи, удовлетвореніе которыхъ обезпечивало бы Имперіи столь многочисленныя и важныя выгоды.

Для осуществленія этого предпріятія, исключительнаго по своей грандіозности и по тѣмъ особымъ условіямъ, въ которыхъ должна производиться постройка, представлялось бы, по дальнѣйшему заключенію министра финансовъ, несоотвѣтственнымъ вести эту дорогу шаблоннымъ порядкомъ. Въ этомъ отношеніи С. Ю. Витте считалъ необходимымъ облегчить и ускорить доставку въ Сибирь желѣзныхъ издѣлій, потребныхъ для постройки, устройствомъ соединительной линіи между Челябинскомъ и Екатеринбургомъ, которая связала-бы Сибирскую дорогу со всѣми уральскими заводами и тѣмъ значительно удешевила-бы постройку магистрали, а вмѣстѣ съ тѣмъ и обезпечила бы развитіе уральской горнозаводской промышленности. Съ цѣлью же возможнаго усиленія экономическаго и культурнаго вліянія Сибирской дороги и скорѣйшаго освобожденія государственнаго казначейства отъ бремени безвозвратныхъ расходовъ

на эту дорогу, министръ финансовъ считалъ весьма цѣлесообразнымъ обратить особое вниманіе на организацію вспомогательныхъ при постройкѣ магистрали предпріятій, къ которымъ могли-бы быть отнесены: 1) содѣйствіе расширенію дѣятельности существующихъ въ Сибири желѣзодѣлательныхъ заводовъ и возникновенію новыхъ такихъ заводовъ по линіи Сибирской дороги; 2) улучшеніе водныхъ сообщеній по системамъ рѣкъ, съ которыми послѣдняя входитъ въ соприкосновеніе, и 3) принятіе мѣръ къ облегченію и поощренію переселеній въ Сибирь земледѣльческихъ элементовъ изъ Европейской Россіи.

Переходя затѣмъ къ вопросу о *порядкѣ сооруженія Сибирскаго пути,* министръ финансовъ высказывалъ, что осуществленіе всего предпріятія могло-бы быть распредѣлено на три очереди, съ отнесеніемъ: 1) къ *первой очереди*—постройки Западно-Сибирскаго участка отъ Челябинска до Оби (въ 1328 вер.), и Средне - Сибирскаго участка отъ Оби до Иркутска (въ 1755 вер.), а также окончанія уже находившагося тогда въ постройкѣ участка Владивостокъ-Графская и постройки соединительной линіи между Уральскою и Сибирскою дорогами на г. Екатеринбургъ; 2) ко *второй очереди*—постройки участковъ отъ ст. Мысовой, на берегу оз. Байкала, до Срѣтенска (1009 вер.) и отъ Графской до Хабаровска (347 вер.) и, наконецъ, 3) къ *третьей очереди*—постройки Кругобайкальской линіи (292 вер.) и участка отъ Срѣтенска до Хабаровска (около 2000 вер.).

Эта послѣдовательность въ осуществленіи Сибирской магистрали, для ближайшаго времени, ограничивала, по мнѣнію министра финансовъ, практическія задачи по этому дѣлу разрѣшеніемъ вопросовъ о постройкѣ участковъ первой очереди, на коихъ строительныя работы могли-бы быть окончены въ періодъ времени 1894—1900 годовъ (въ частности, на участкахъ отъ Челябинска до Оби и отъ Оби до Красноярска—въ 1896 г., отъ Красноярска до Иркутска—въ 1900 г., отъ Владивостока до Графской—въ 1894—1895 г.г. и на вѣтви къ Екатеринбургу—въ 1894 г.); относительно-же участковъ второй и третьей очереди, было бы, по заключенію С. Ю. Витте, не только преждевременно, но и едва ли возможно окончательно предрѣ-

шать время начатія и способы постройки, а равно и размѣръ затратъ.

Постройка участковъ Челябинскъ-Иркутскъ съ соединительною линіею на Екатеринбургъ, представляя предпріятіе цѣльное, могла бы быть начата немедленно и потребовала бы вмѣстѣ съ продолженіемъ работъ на участкѣ Владивостокъ-Графская, согласно подробнымъ расчетамъ управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, около 127 мил. руб. (съ пріобрѣтеніемъ рельсовъ и подвижнаго состава). Къ этой суммѣ С. Ю. Витте прибавлялъ $8^1/_2$ мил. р., потребныхъ на постройку мостовъ черезъ Иртышъ, Обь и Енисей, и 14 мил. руб.—на побочныя предпріятія, имѣющія цѣлью заселеніе и промышленное развитіе сибирскихъ областей, прорѣзываемыхъ дорогою [1]). Такимъ образомъ общій расходъ на работы по осуществленію участковъ первой очереди и связанныхъ съ нимъ вспомогательныхъ предпріятій былъ исчисленъ въ суммѣ 150 мил. руб.

Наконецъ, съ цѣлью обезпеченія беззамедлительнаго разрѣшенія всѣхъ вопросовъ, относящихся до экономической и технической стороны сооруженія Сибирской желѣзной дороги, и въ видахъ направленія исполнительныхъ работъ по этому предпріятію въ строгомъ соотвѣтствіи съ общимъ планомъ, С. Ю. Витте считалъ наиболѣе соотвѣтственнымъ образовать для руководства этимъ дѣломъ особый высшій органъ въ видѣ Комитета, подъ предсѣдательствомъ лица, назначаемаго Высочайшею властью, изъ министровъ внутреннихъ дѣлъ, государственныхъ имуществъ, финансовъ и путей сообщенія и государственнаго контролера.

Особое Совѣщаніе 1892 г.

Предположенія министра финансовъ были разсмотрѣны особымъ совѣщаніемъ, подъ предсѣдательствомъ Д. М. Сольскаго, 21 ноября 1892 г. Въ началѣ засѣданія С. Ю. Витте было заявлено, что онъ полагалъ бы воспользоваться для нуждъ постройки Сибирской линіи ранѣе выпущенными, по бывшимъ

---

1) Министръ финансовъ указывалъ здѣсь, что при принятіи другаго варіанта, который впрочемъ ухудшалъ бы условія эксплоатаціи дороги, сумма расходовъ на постройку большихъ мостовъ могла бы быть нѣсколько сокращена, въ зависимости отъ чего было бы возможно увеличить ассигнованіе на побочныя предпріятія, связанныя съ Сибирской желѣзной дорогой, до 20 мил. руб.

военнымъ обстоятельствамъ (1877—78 г.). кредитными билетами, которые въ суммѣ 92,7 мил. руб. уже были уплочены государственному банку государственнымъ казначействомъ, въ возмѣщеніе долга, и хотя, во исполненіе Высочайшаго указа отъ 1 января 1881 г., и подлежали погашенію, но до того времени не могли еще быть уничтожены. Вмѣстѣ съ тѣмъ министръ финансовъ указывалъ, что если бы столь значительный рессурсъ (92,7 мил. руб.) былъ исключительно и безповоротно предназначенъ на постройку Сибирской желѣзной дороги съ тѣмъ, чтобы никакія другія потребности не могли быть обращаемы на него, то, въ такомъ случаѣ, можно было бы смѣло приступить къ постройкѣ Сибирской линіи, такъ какъ около 60 мил. руб., недостающіе для постройки отнесенныхъ имъ къ первой очереди участковъ, могутъ безъ затрудненія быть изысканы въ обыкновенныхъ и чрезвычайныхъ доходахъ и въ займахъ.

Относительно порядка, въ которомъ могло бы послѣдовать обращеніе указанныхъ 92,7 мил. руб. на постройку Сибирской желѣзной дороги, С. Ю. Витте полагалъ, что сумма эта подлежала бы возврату изъ государственнаго банка—въ пассивѣ котораго она числилась по счету коммерческихъ предпріятій—частями, по мѣрѣ потребности, въ теченіе не болѣе 8 лѣтъ съ 1893 г., съ тѣмъ, чтобы, сообразно плану строительныхъ работъ, въ ближайшіе два года (1893—1894 г.г.) государственному казначейству могло быть передано изъ банка до 79 мил. руб. Съ формальной стороны, такой способъ обращенія рессурса въ 92,7 мил. руб. на потребности Сибирской желѣзной дороги выразился бы постепеннымъ перенесеніемъ этой суммы изъ счета коммерческихъ операцій банка на счетъ кредитныхъ билетовъ постояннаго выпуска, обезпечиваемыхъ размѣннымъ фондомъ; такое измѣненіе въ балансѣ банка въ сущности было бы лишь признаніемъ факта невозможности сокращенія бумажно-денежнаго обращенія на сумму 92,7 мил. руб. и не могло бы произвести въ русскихъ и заграничныхъ денежныхъ кругахъ впечатлѣнія, неблагопріятнаго для нашего финансоваго положенія.

Совѣщаніе вполнѣ одобрило проектированное *распредѣленіе сооруженія Сибирской желѣзной дороги* на три очереди, высказавъ при этомъ, что такое распредѣленіе постройки не предрѣшаетъ

времени начала сооруженія дорогъ 2-й и 3-й очереди, и что если линіи первой очереди будутъ окончены въ 1896 г., то постройку участковъ второй очереди, можетъ быть, окажется возможнымъ начать еще въ 1895 г. и окончить къ 1902 г.

Переходя затѣмъ къ вопросу о *средствахъ*, потребныхъ *для сооруженія участковъ первой очереди*, совѣщаніе пришло къ единогласному рѣшенію, что обезпеченіемъ беззамедлительнаго производства строительныхъ работъ должны служить указанные выше кредитные билеты въ суммѣ 92,7 милл. руб., съ тѣмъ: 1) чтобы эти средства обращались для предпріятія Сибирской дороги постепенно, въ соотвѣтствіи съ ходомъ строительныхъ работъ, но не свыше 40 милл. руб. въ годъ, и 2) чтобы министру финансовъ предоставлено было, во всякомъ случаѣ, изыскать необходимыя, сверхъ 92,7 милл. руб., средства, т. е. 57,7 милл. руб., для осуществленія всѣхъ участковъ 1-й очереди въ теченіе ближайшихъ 8 лѣтъ, т. е. съ 1893 по 1900 г.

Но по вопросу *о порядкѣ и способѣ обращенія 92,7 милл. руб. на потребности сибирскихъ линій первой очереди* въ совѣщаніи произошло разногласіе.

Три члена (Бунге, Вышнеградскій и Чихачовъ) находили, что, вмѣсто предположеннаго министромъ финансовъ возврата указанныхъ 92,7 милл. руб. государственнымъ банкомъ государственному казначейству, было бы предпочтительнѣе временно позаимствовать эту сумму изъ банка съ условіемъ пополненія ея по мѣрѣ возможности; принятіе такой мѣры исключало бы необходимость измѣненія указа 1 января 1881 г., коимъ съ высоты Престола было объявлено намѣреніе достигнуть постепеннаго освобожденія отъ неразмѣннаго бумажно-денежнаго обращенія.

Съ другой стороны, предсѣдатель совѣщанія и 8 членовъ (Кауфманъ, Ванновскій, Островскій, Филипповъ, Дурново, Горемыкинъ, Кривошеинъ и Витте) признавали болѣе соотвѣтственнымъ допустить возвратъ 92,7 милл. руб. въ распоряженіе казны для надобностей Сибирской линіи. Предположенія эти, по мнѣнію большинства членовъ совѣщанія, являлись по существу дѣла скорѣе способомъ къ устраненію уже имѣвшаго мѣсто отступленія отъ Высочайшаго указа 1 января 1881 г., такъ какъ оставленіе

въ распоряженіи государственнаго банка въ теченіе неопредѣленнаго времени 92,7 милл. руб., при сознаніи невозможности уничтожить соотвѣтствующее количество кредитныхъ билетовъ въ силу сложившихся обстоятельствъ денежнаго обращенія, совершенно не соотвѣтствуетъ одной изъ основныхъ мыслей этого указа— желательности полнаго уничтоженія кредитныхъ билетовъ временнаго выпуска для потребностей войны 1877—78 г.г.

Напротивъ того, появленіе въ балансѣ государственнаго банка особаго счета по проектированному тремя членами совѣщанія новому безпроцентному долгу казны представлялось большинству совѣщанія нежелательнымъ уже потому, что оно было бы равнозначущимъ тому, что министръ финансовъ имѣетъ въ виду заключеніе процентнаго займа на всю сумму, потребную для постройки Сибирской линіи, чего именно и было желательно избѣжать.

Въ дальнѣйшихъ заключеніяхъ своихъ совѣщаніе вновь достигло единогласія. Такъ, совѣщаніе признало, что особыя условія, въ коихъ должна строиться, а затѣмъ и эксплоатироваться Сибирская линія, не только оправдываютъ намѣченную С. Ю. Витте систему вспомогательныхъ предпріятій, но и обязываютъ правительство приложить всевозможныя усилія и заботы къ тому, чтобы осуществленіе названныхъ предпріятій обставлено было наиболѣе благопріятнымъ образомъ какъ въ отношеніи денежной стороны дѣла, такъ и въ отношеніи порядка утвержденія соотвѣтственныхъ расходовъ и плана правительственныхъ дѣйствій.

Въ виду этого совѣщаніе отнеслось съ особымъ сочувствіемъ къ мысли объ учрежденіи Комитета Сибирской желѣзной дороги, на обязанности котораго лежало бы обсужденіе всѣхъ вопросовъ по части вспомогательныхъ предпріятій, въ тѣхъ случаяхъ, когда разрѣшеніе этихъ вопросовъ требуетъ предварительнаго соглашенія заинтересованныхъ вѣдомствъ. Учрежденіе Комитета Сибирской желѣзной дороги значительно облегчало бы и ускоряло, по мнѣнію совѣщанія, осуществленіе подобныхъ предпріятій, которыя не могли бы быть выполняемы съ желательною успѣшностью, если бы въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ требовалось разрѣшеніе въ общеустановленномъ порядкѣ, послѣ предварительнаго сношенія съ подлежащими вѣдомствами.

Къ компетенціи Комитета совѣщаніе полагало необходимымъ отнести и разсмотрѣніе тѣхъ, касающихся самой постройки Сибирской линіи вопросовъ, которые подлежащіе министры сочтутъ полезнымъ внести въ Комитетъ, но съ тѣмъ, чтобы по дѣламъ, подлежащимъ вѣдѣнію Государственнаго Совѣта (какъ, напр., объ утвержденіи расцѣночныхъ вѣдомостей для участковъ Сибирской дороги) или Комитета Министровъ (объ утвержденіи направленій этихъ участковъ), положенія Комитета Сибирской желѣзной дороги представлялись на Высочайшее усмотрѣніе черезъ эти высшія государственныя учрежденія [1]).

На основаніи приведенныхъ сужденій, совѣщаніе въ резолютивной части своего журнала полагало утвердить предположенія министра финансовъ о порядкѣ и способахъ сооруженія Сибирской желѣзной дороги и предназначить на постройку участковъ, отнесенныхъ къ первой очереди, 150 милл. руб., изъ каковой суммы на постройку линіи отъ Челябинска до Иркутска—111 милл. руб., для линіи отъ Екатеринбурга до Златоусто-Челябинской дороги — 7,7 милл. руб., на окончаніе участка Владивостокъ - Графская—8 милл. руб., на постройку мостовъ черезъ р.р. Иртышъ, Обь и Енисей—до 8,6 милл. руб., въ случаѣ же замѣны мостовъ черезъ Обь и Енисей временными переправами—до 2,4 милл. руб., и на вспомогательныя предпріятія до 14 милл. руб., а если постройка мостовъ потребовала бы лишь 2,4 милл. руб., то—до 20 милл. руб. [2]). Вмѣстѣ съ тѣмъ, совѣщаніе

---

[1]) Какъ будетъ указано ниже, такой порядокъ уже въ началѣ слѣдующаго 1893 года былъ измѣненъ въ томъ смыслѣ, что вопросы объ ассигнованіи кредитовъ для постройки Сибирской линіи и объ утвержденіи направленія отдѣльныхъ ея участковъ были предоставлены разрѣшенію Соединеннаго Присутствія Комитета Сибирской жел. дороги и Департамента Госуд. Экономіи Госуд. Совѣта.

[2]) Противъ выработаннаго такимъ образомъ плана сооруженія Сибирской магистрали, а также и техническихъ условій послѣдней, принятыхъ совѣщаніемъ 1887 г., были сдѣланы возраженія со стороны завѣдывавшаго постройкою Закаспійской желѣзной дороги, генерала отъ-инфантеріи Анненкова. Въ запискѣ, поданной военному министру П. С. Ванновскому, и препровожденной послѣднимъ въ 1893 г. министру путей сообщенія Кривошеину, строитель Закаспійской линіи указывалъ на медленность хода постройки Сибирской магистрали, которая могла бы, по указаніямъ опыта Закаспійской дороги, быть окончена въ 6 лѣтъ, и на дороговизну поверстной ея стоимости, не долженствовавшей бы, по мнѣнію генерала Анненкова, превысить 40.000 руб.; кромѣ того, въ запискѣ указывалось на непроизводительность постройки Сибирской линіи, при облегченныхъ техническихъ условіяхъ,

признало соотвѣтственнымъ предоставить министру путей сообщенія безотлагательно внести въ высшія государственныя учрежденія свои предположенія объ утвержденіи направленія Средне-Сибирской линіи и соединительной вѣтви къ г. Екатеринбургу и объ утвержденіи расцѣночной вѣдомости на постройку 2 участка Западно-Сибирской линіи (отъ Омска до ст. Почитанской). Наконецъ, совѣщаніе полагало необходимымъ и учрежденіе Комитета Сибирской желѣзной дороги, съ предоставленіемъ Комитету самому выработать положеніе о немъ.

Журналъ совѣщанія удостоился Высочайшаго утвержденія 10 декабря 1892 г., причемъ Государю, по поводу бывшаго въ совѣщаніи разногласія относительно порядка обращенія для Сибирской дороги первыхъ 92,7 милл. кред. руб. благоугодно было присоединиться къ мнѣнію большинства членовъ совѣщанія.

Такимъ образомъ для потребностей сооруженія Сибирской магистрали было постановлено обратить въ распоряженіе государственнаго казначейства 92,7 мил. руб., составлявшихъ долгъ послѣднему государственнаго банка. Однако при сооруженіи Сибирской дороги, построенной на ежегодные избытки обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами,

---

и вмѣстѣ съ тѣмъ на «отсутствіе всякой необходимости въ устройствѣ на большихъ Сибирскихъ рѣкахъ постоянныхъ мостовъ», вмѣсто которыхъ могли бы быть устроены паровые паромы для лѣтняго времени и переправа по льду зимой. Наконецъ, генералъ Анненковъ заявлялъ, что считаетъ возможнымъ построить всю магистраль, при содѣйствіи особаго строительнаго общества, въ указанный имъ шестилѣтній срокъ и при поверстной стоимости въ 40.000 р.

Въ опроверженіе этихъ заявленій въ министерствѣ путей сообщенія была, по порученію министра, составлена записка, въ которой указывалось на неправильность сопоставленія Сибирской и Закаспійской линіи, съ точки зрѣнія ихъ поверстной стоимости, въ виду совершенно различныхъ топографическихъ условій пересѣкаемыхъ обѣими дорогами мѣстностей. Далѣе, возраженія строителя Закаспійской дороги противъ техническихъ условій Сибирской дороги признавались въ запискѣ министерства путей сообщенія неосновательными, вслѣдствіе отсутствія у ихъ автора достаточно подробнаго знакомства съ раіономъ магистрали, и, наконецъ, предложеніе строительнаго общества, на которое ссылался генералъ Анненковъ, представлялось составителю вышеуказанной записки недостаточно серьезнымъ уже потому, что поверстная цѣна на столь значительную постройку, какъ Сибирская магистраль, была заявлена безъ предварительнаго ознакомленія съ выработанными въ то время расцѣночными вѣдомостями нѣкоторыхъ участковъ магистрали (дѣло министерства путей сообщенія, по управленію по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, объ изысканіяхъ Сибирской желѣзной дороги № 1, ч. V).

не оказалось надобности въ прямой или скрытой формѣ прибѣгать къ рессурсамъ эмисіонной операціи. Высочайшимъ указомъ 9 декабря 1894 г. расчеты государственнаго банка съ государственнымъ казначействомъ по кредитнымъ билетамъ временнаго выпуска были закончены, причемъ банкъ, въ погашеніе долга казначейству въ суммѣ 92,7 мил. руб., уплатилъ въ металлическій размѣнный фондъ 65.433.691 руб. золотомъ, соотвѣтствовавшіе, по покупной цѣнѣ золота, вышеупомянутымъ 92,7 мил. руб. [1]).

Учрежденіе Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Державною волею Царя-Миротворца предпріятіе постройки Сибирской линіи было въ концѣ 1892 г. совершенно выдѣлено изъ всѣхъ другихъ текущихъ дѣлъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, и, благодаря образованію особаго высшаго органа—Комитета Сибирской желѣзной дороги, руководимое этимъ Комитетомъ дѣло было поставлено на вполнѣ прочное основаніе и получило возможность развиваться съ тою быстротою, которая соотвѣтствовала его первостепенному государственному значенію. Въ сравненіи съ разностороннею дѣятельностью, проявленною Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги вся предшествовавшая учрежденію этого органа исторія вопроса о Сибирской магистрали представляетъ собою какъ бы рядъ подготовительныхъ дѣйствій, въ результатѣ коихъ было достигнуто соединеніе западной Сибири (у Челябинска) съ общею сѣтью рельсовыхъ путей Имперіи, а также произведены изысканія въ раіонѣ проектированныхъ въ Сибири линій; что же касается до строительныхъ работъ на тѣхъ участкахъ (Западно-Сибирской и Уссурійской линіяхъ), постройка которыхъ была разрѣшена еще въ 1891—1892 г.г., т. е. до учрежденія Комитета Сибирской желѣзной дороги, то къ началу 1893 г. онѣ сводились къ слѣдущему: на 1-мъ участкѣ Западно-Сибирской линіи (отъ Челябинска до Омска) было произведено 218 тыс. куб. саж. земляныхъ работъ (или 20% отъ общаго количества) и было

1) Съ другой стороны къ 1900 г. разновременными крупными уплатами государственнаго казначейства банку былъ полностью уплоченъ долгъ казначейства по кредитнымъ билетамъ и такимъ образомъ одновременно съ затратой крупныхъ средствъ на постройку сибирской магистрали денежное обращеніе было приведено въ должный порядокъ со списаніемъ со счета государственнаго казначейства весьма крупныхъ суммъ.

приступлено къ отчужденію земель, а на Уссурійской линіи (между Владивостокомъ и ст. Графской) было произведено 380 тыс. куб. саж. земляныхъ работъ или 52% изъ общаго количества, были заказаны шпалы, рельсы и подвижной составъ и начата постройка гражданскихъ сооруженій; далѣе, для участковъ отъ Челябинска до Иркутска было заказано заводамъ Урала и Европейской Россіи около $7^1/_2$ милл. пуд. рельсовъ [1]).

Предварительно изложенія дальнѣйшаго хода работъ по сооруженію Сибирской магистрали, происходившихъ подъ руководствомъ образованнаго въ 1892 г. Комитета, необходимо указать на нѣкоторые другіе вопросы желѣзнодорожнаго строительства, уже обратившіе на себя вниманіе правительства въ продолженіе разсмотрѣннаго выше періода (1857—1892 г.) и также имѣвшіе отношеніе къ нѣкоторымъ начинавшимъ уже тогда выясняться потребностямъ сибирской жизни.

Предположенія о проведеніи вспомогательныхъ рельсовыхъ путей къ Сибирской магистрали.

Для соединенія Сибири съ общею рельсовою сѣтью Имперіи, какъ указано выше, было выбрано послѣ продолжительнаго обсужденія этого вопроса наиболѣе южное изъ трехъ имѣвшихся въ виду правительства направленій (т. е. линія Самара-Уфа-Челябинскъ). Такой выборъ вполнѣ оправдывался необходимостью содѣйствія экономическому оживленію всего раіона между средней Волгой и южнымъ Ураломъ, по богатству естественныхъ условій значительно превосходившаго тѣ мѣста, которыя пересѣкались двумя остальными болѣе сѣверными варіантами Сибирской линіи Вологда-Вятка-Пермь и Казань-Нижній-Новгородъ-Екатеринбургъ).

Между тѣмъ, еще до начала сооруженія современной Сибирской магистрали были высказаны пожеланія, чтобы правительство, не ограничиваясь строившимися въ то время къ Челябинску линіями, дало бы и другой выходъ для сибирскихъ грузовъ въ Европейскую Россію, и притомъ въ болѣе сѣверномъ направленіи. Мысль эта была выражена нѣсколькими сибирскими торговцами и промышленниками въ поданныхъ ими министру путей сообщенія Гюббенету запискѣ, въ мартѣ 1890 г., и телеграммѣ, въ

1) См. особый журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги отъ 15 марта 1893 г.

февралѣ 1891 г., въ которыхъ они ходатайствовали о сооруженіи хотя бы узкоколейной желѣзной дороги отъ Филькинской пристани, на р. Южной Сосьвѣ (притокѣ р. Тавды, впадающей въ р. Тоболъ), до с. Керчемскаго, на р. Вычегдѣ, указывая, что сибирскій хлѣбъ, вслѣдствіе дороговизны тарифовъ, не въ состояніи выдержать желѣзнодорожной перевозки до Петербурга [1]). Въ апрѣлѣ 1891 г. поступило ходатайство о концессіи на постройку между указанными пунктами узкоколейной дороги (длиною въ 580 вер.) отъ дѣйств. ст. совѣтниковъ Ржевскаго и Ауэрбаха и с.-петербургскаго купца Кларка. Ходатайство это было признано, однако, незаслуживающимъ уваженія, такъ какъ соображенія предпринимателей представлялись ошибочными въ виду маловодности р.р. Сосьвы и Вычегды.

Затронутый въ вышеприведенномъ ходатайствѣ сибирскихъ промышленниковъ вопросъ о желательности дать сибирскимъ грузамъ иной выходъ, кромѣ магистральнаго рельсоваго пути, былъ всесторонне разсмотрѣнъ и разрѣшенъ правительствомъ уже въ 1894—1895 г.г., когда была поставлена на очередь постройка линіи, соединяющей бассейны р.р. Камы и Двины (между г. Пермью и с. Котласъ) и имѣющей главною цѣлью отвлеченіе сибирскихъ хлѣбныхъ грузовъ къ Бѣлому морю для огражденія внутреннихъ губерній и балтійскихъ портовъ отъ чрезмѣрнаго наплыва указанныхъ грузовъ (см. ниже). Постройкой этой линіи былъ разрѣшенъ также возбужденный еще въ концѣ 60-хъ годовъ и остававшійся затѣмъ безъ движенія вопросъ о сооруженіи Вятско-Двинской линіи, отъ которой въ то время ожидались другія выгоды, а именно—обезпеченіе продовольствіемъ населенія сѣверныхъ губерній Европейской Россіи и поднятіе общаго экономическаго благосостоянія населенія сѣвернаго края [2]).

---

1) Первыя попытки проложить торговые пути изъ Сибири въ Европ. Россію посредствомъ соединенія бассейновъ р.р. Оби, Печоры, Камы и Сѣверной Двины были предприняты еще во 2-й половинѣ XVIII столѣтія, и въ царствованіе Императрицы Екатерины II между бассейнами р.р. Камы и Сѣверной Двины былъ сооруженъ Екатерининскій каналъ, который впослѣдствіи былъ заброшенъ, за отсутствіемъ на р. Вяткѣ буксирныхъ пароходовъ, необходимыхъ для подвоза судовъ къ каналу (ист. очеркъ, стр. 415).

2) Сооруженіе Вятско-Двинской желѣзной дороги было признано весьма желательнымъ еще въ 1868 г. Выс. учр., подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича Александра

Въ 80-хъ и 90-хъ годахъ прошлаго столѣтія было предпринято нѣсколько попытокъ проложить и другой путь изъ Европы въ Сибирь — между низовьемъ р. Оби и Сѣвернымъ океаномъ, помимо Карскаго моря, судоходство по которому затруднялось обиліемъ льдовъ. Въ 1882 г. путь этотъ былъ впервые изслѣдованъ, по порученію Сибирскаго дѣятеля А. М. Сибирякова, капитаномъ принадлежавшаго послѣднему парохода «Оби», г. Гренбекомъ, который нашелъ, что переходъ черезъ Уралъ не представляетъ въ этой мѣстности неудобствъ: снѣга не глубоки, а присутствіе кочующихъ здѣсь зырянъ и самоѣдовъ со стадами оленей даетъ возможность разсчитывать на развитіе перевозки грузовъ въ будущемъ. Въ томъ же 1882 году, по всеподданнѣйшему докладу Посьета, было разрѣшено другому предпринимателю, губер. секр. Голохвастову, произвести на свой счетъ изысканія для пароваго рельсоваго пути отъ устья р. Вайкара (притока р. Оби) до Хайбудырской губы Сѣвернаго океана. Въ декабрѣ 1886 г. Голохвастовъ представилъ въ министерство путей сообщенія планъ проектированной имъ линіи (протяженіемъ 393 версты отъ Васюковскихъ юртъ, на р. Малой Оби, до берега Сѣвернаго океана, при устьѣ р. Каратайки) и ходатайствовалъ о разрѣшеніи ему постройки Обской желѣзной дороги на частныя

Александровича, коммисіею для оказанія пособія пострадавшему отъ неурожая населенію Вологодской и Архангельской губ., и линія эта была включена въ сѣть дорогъ 1870 г. (см. «Наша желѣзнодор. политика», т. II, стр. 48—52). Выс. утв. 24 марта 1870 г. положеніемъ Комитета Министровъ было поручено министру путей сообщенія озаботиться обсужденіемъ вопроса объ осуществленіи этой дороги по типу узкоколейныхъ линій. По производствѣ предварительныхъ изысканій въ раіонѣ Вятско-Двинской линіи, министръ путей сообщенія Посьетъ, внесъ въ январѣ 1876 г. въ Комитетъ Министровъ представленіе о включеніи этой линіи въ число дорогъ, подлежащихъ неотложному осуществленію, предполагая дать ей направленіе отъ с. Котельничъ, на р. Вяткѣ, до с. Котласъ, при впаденіи р. Вычегды въ Сѣверную Двину, а въ февралѣ 1876 г. поступило ходатайство ком. совѣтн. А. Кларка о предоставленіи ему концессіи на эту дорогу. Комитетъ, разсмотрѣвъ представленіе Посьета въ засѣданіи 3 авг. 1876 г., призналъ необходимымъ, предварительно окончательныхъ сужденій о Вятско-Двинской линіи, имѣть дополнительныя о ней свѣдѣнія изъ министерства путей сообщенія, которыя указали бы насколько можетъ быть понижена исчисленная указаннымъ министерствомъ строительная стоимость этой линіи, признанная Комитетомъ чрезмѣрно высокой (около 13 милл. р.). Дальнѣйшее движеніе вопроса объ этой линіи было задержано затрудненіями, вызванными Турецкой войной, причемъ поданныя нѣкоторыми частными лицами прошенія (въ началѣ 80-хъ годовъ) о концессіи на эту дорогу были оставлены безъ послѣдствій (Истор. очеркъ развитія ж. д., стр. 284—285, 416).

средства и безъ какихъ либо пособій отъ правительства. Ходатайство это было удовлетворено 1 апрѣля 1887 г. подъ тѣмъ условіемъ, чтобы до приступа къ работамъ были представлены на утвержденіе всѣ необходимыя техническія данныя. Въ 1897 г. этихъ данныхъ еще не было представлено, и концессія должна была уже утратить свою силу, но вслѣдствіе всеподданнѣйшаго прошенія г. Голохвастова она продолжена еще на 10 лѣтъ (т. е. до 1907 г.). Послѣ 1897 г. было заявлено нѣсколько другихъ прошеній о концессіи на проведеніе желѣзной дороги между низовьями р. Оби и Ледовитымъ океаномъ, о которыхъ будетъ изложено ниже (гл. IV).

По поводу концессіи г. Голохвастова любопытно прослѣдить отзывы объ этомъ предпріятіи, поступившіе отъ представителей мѣстной администраціи въ министерство путей сообщенія. Въ 1884 г. Тобольскій губернаторъ Лысогорскій отнесся къ начинаніямъ Голохвастова сочувственно, заявляя, что «во всякомъ случаѣ представляется весьма вѣроятнымъ установленіе сѣвернаго морскаго пути изъ Европы въ Сибирь, минуя Карское море и Обскую губу». Съ другой стороны, преемникъ Лысогорскаго, по должности Тобольскаго губернатора Тройницкій въ своемъ отзывѣ отъ 21 мая 1887 г. министру путей сообщенія приходилъ къ заключенію, что отъ проведенія Обской жел. дороги Тобольская губернія скорѣе пострадаетъ, чѣмъ выиграетъ, такъ какъ дорога привлечетъ въ сѣверный край иностранцевъ, которые захватятъ въ свои руки мѣстную торговлю; постройка дороги сопровождалась бы также и раззореніемъ мѣстныхъ инородцевъ—остяковъ и затрудненіемъ надзора за поселяемыми въ Березовѣ и Обдорскѣ ссыльными вслѣдствіе облегченія побѣга.

Въ свою очередь Степной генералъ-губернаторъ Колпаковскій въ февралѣ 1885 г. объяснилъ, что Обская дорога не имѣетъ никакого значенія для ввѣреннаго ему края.

Напротивъ, въ защиту этой дороги было въ декабрѣ 1887 г. заявлено Архангельскимъ губернаторомъ, кн. Голицынымъ, что послѣдствіемъ ея сооруженія было-бы оживленіе промышленности по низовьямъ р. Печоры, и что устройство улучшенныхъ путей

можетъ принести только пользу этимъ мѣстностямъ, вызвавъ ихъ къ жизни изъ вѣковаго омертвѣнія [1]).

Нельзя, однако, не замѣтить, что сооруженіе дороги, о которой идетъ здѣсь рѣчь, встрѣтило бы весьма серьезныя затрудненія въ тяжелыхъ климатическихъ и почвенныхъ условіяхъ края и въ почти полной пустынности послѣдняго. Подтвержденіемъ сказаннаго могутъ служить и условія постройки Сибирской магистральной линіи, описанію которыхъ и посвящается слѣдующая глава настоящаго очерка.

---

1) Истор. очеркъ, стр. 418—419.



В Бозѣ почивающій Императоръ
АЛЕКСАНДРЪ III
Августѣйшій Основатель Великаго Сибирскаго пути.

ЭКСПЕДИЦІЯ ЗАГОТОВЛЕНІЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХЪ БУМАГЪ

может принести только пользу этимъ мѣстностямъ, вызвавъ ихъ къ жизни изъ вѣковаго омертвѣнія [1].

Нельзя, однако, не замѣтить, что сооруженіе дороги, о которой идетъ здѣсь рѣчь, встрѣтило весьма серьезныя затрудненія въ тяжелыхъ климатическихъ и почвенныхъ условіяхъ края и въ почти полной пустынности послѣдняго. Подтвержденіемъ сказаннаго могутъ служить и условія постройки Сибирской магистральной линіи, описанію которыхъ и посвящается слѣдующая глава настоящаго очерка.

---

[1] Истор. очеркъ, стр. 418—419.



Въ Бозѣ почивающій Императоръ
АЛЕКСАНДРЪ III
Августѣйшій Основатель Великаго Сибирскаго пути.

ЭКСПЕДИЦІЯ ЗАГОТОВЛЕНІЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХЪ БУМАГЪ

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Сооруженіе Сибирской магистрали въ 1893—1903 г.г.

Историческою гранью новаго періода въ ходѣ постройки Сибирской магистрали явился день 10 декабря 1892 г., когда состоялось Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи Комитета Сибирской желѣзной дороги. Согласно п. VI Высочайше утвержденнаго въ этотъ день журнала особаго совѣщанія гр. Д. М. Сольскаго, въ составъ Комитета вошли министры: внутреннихъ дѣлъ, государственныхъ имуществъ, финансовъ, путей сообщенія и государственный контролеръ, предсѣдательствованіе же въ Комитетѣ имѣло быть ввѣрено особому лицу, назначаемому Государемъ Императоромъ.

Личный составъ Комитета Сибирской желѣзной дороги. Назначеніе 14 января 1893 г. Е. И. В. Наслѣдника Цесаревича Предсѣдателемъ Комитета.

18 декабря 1892 г., по всеподданнѣйшему докладу министра финансовъ, послѣдовало Высочайшее соизволеніе на включеніе въ составъ Комитета военнаго министра и управляющаго морскимъ министерствомъ.

14 января 1893 г. въ Бозѣ почивающій Императоръ Александръ Александровичъ соизволилъ назначить Наслѣдника Цесаревича Николая Александровича Предсѣдателемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги. Въ Высочайшемъ рескриптѣ, данномъ по этому поводу Наслѣднику Престола, Царю Миротворцу благоугодно было преподать и общія указанія для дѣятельности Комитета. Въ рескриптѣ этомъ было изображено:

ВАШЕ ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО.

«*Прибывъ послѣ дальняго плаванія въ предѣлы земли русской, Вы, согласно повелѣнію Моему, положили во Владивостокѣ, въ 19 день мая 1891 года, начало сооруженія предначертаннаго Мною сплошного Сибирскаго желѣзно-дорожнаго пути.*

Нынѣ, назначая Васъ Предсѣдателемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, Я поручаю Вамъ привести это дѣло мира и просвѣтительной задачи Россіи на востокѣ къ концу.

Да поможетъ Вамъ Всевышній осуществить предпріятіе, столь близко принимаемое Мною къ сердцу, совмѣстно съ тѣми предположеніями, которыя должны способствовать заселенію и промышленному развитію Сибири. Твердо вѣрю, что Вы оправдаете надежды Мои и дорогой Россіи.

Искренно и отъ всей души любящій Васъ АЛЕКСАНДРЪ».

Вслѣдъ за назначеніемъ Наслѣдника Цесаревича Предсѣдателемъ Комитета, составъ послѣдняго былъ увеличенъ учрежденіемъ, согласно Высочайшему повелѣнію отъ 15 января 1893 г., должности вице-предсѣдателя Комитета, съ назначеніемъ на таковую предсѣдателя Комитета Министровъ Н. Х. Бунге; вмѣстѣ съ тѣмъ, въ силу того же Высочайшаго повелѣнія, завѣдываніе дѣлами Комитета Сибирской желѣзной дороги было поручено управляющему дѣлами Комитета Министровъ, статсъ-секретарю А. Н. Куломзину, а дѣлопроизводство сосредоточено въ Канцеляріи Комитета Министровъ, примѣнительно къ основаніямъ, установленнымъ въ учрежденіи послѣдняго Комитета.

Выработка «Положенія» о Комитетѣ. Компетенція Комитета и порядокъ разсмотрѣнія въ немъ дѣлъ.

Первое засѣданіе Комитета Сибирской желѣзной дороги, состоявшееся 10 февраля 1893 г., было посвящено разработкѣ положенія о Комитетѣ, проектъ котораго былъ составленъ Комитетомъ на основаніи Высочайше утвержденнаго журнала особаго совѣщанія графа Д. М. Сольскаго, а также и позднѣйшихъ перечисленныхъ выше Высочайшихъ повелѣній.

Въ началѣ засѣданія Августѣйшему Предсѣдателю Комитета благоугодно было обратиться къ членамъ Комитета со слѣдующими словами: «*Открывая первое засѣданіе Комитета Сибирской желѣзной дороги, Я съ душевнымъ трепетомъ взираю на величіе предстоящей намъ задачи. Но любовь къ родинѣ и пламенное желаніе послужить ея благоденствію побудили Меня принять порученіе горячо любимаго Мною Отца. Я убѣжденъ, что тѣ же чувства одушевляютъ и васъ, и потому твердо вѣрю, что единодушными усиліями мы неуклонно достигнемъ цѣли*».

Выслушавъ знаменательныя слова Наслѣдника Цесаревича, Комитетъ обратился къ обсужденію тѣхъ статей проекта положенія о Комитетѣ, коими освѣщалось государственное значеніе возложенныхъ на него Высочайшею властью обязанностей. При этомъ Комитетъ усматривалъ, что, въ виду исключительной важности—какъ въ государственномъ и народно-хозяйственномъ, такъ и въ политическомъ отношеніяхъ—предпринятой постройки сплошнаго рельсоваго пути черезъ всю Сибирь, въ связи съ заселеніемъ этой страны, надлежитъ стремиться прежде всего къ тому, чтобы разностороннія дѣйствія отдѣльныхъ вѣдомствъ были согласованы между собою и неуклонно направляемы къ общей цѣли. Въ этихъ видахъ признавалось необходимымъ предоставить общее руководительство дѣломъ Комитету Сибирской желѣзной дороги, дабы послѣдній, не касаясь исполнительныхъ распоряженій, предоставляемыхъ подлежащимъ министрамъ, имѣлъ высшее наблюденіе за работами и объединялъ дѣятельность отдѣльныхъ вѣдомствъ. Эти сужденія нашли себѣ выраженіе въ ст.ст. 7 и 12 положенія о Комитетѣ.

Далѣе Комитетъ обратилъ вниманіе на то, что, согласно Высочайше утвержденному журналу особаго совѣщанія 1892 г., нѣкоторые изъ наиболѣе важныхъ вопросовъ, предстоящихъ его обсужденію, подлежали бы вторичному разсмотрѣнію въ Государственномъ Совѣтѣ или въ Комитетѣ Министровъ. Такой порядокъ, по заключенію Комитета Сибирской желѣзной дороги, замедлялъ бы разрѣшеніе нетерпящихъ отлагательства вопросовъ и не вполнѣ соотвѣтствовалъ бы значенію Комитета. По этимъ соображеніямъ Комитетъ присоединился къ сдѣланному Н. Х. Бунге и С. Ю. Витте заявленію, что для обсужденія такихъ вопросовъ долженъ быть установленъ особый порядокъ, которымъ, съ одной стороны, не нарушалась бы стройность и цѣлость существующихъ государственныхъ учрежденій, а съ другой—не умалялись бы необходимая быстрота дѣятельности Сибирскаго Комитета и значеніе его въ ряду высшихъ правительственныхъ установленій. Въ этихъ видахъ прежде всего было признано полезнымъ указать въ положеніи о Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги (ст. 7), что по дѣламъ *законодательнымъ*, подлежащимъ

*

представленію на Высочайшее усмотрѣніе чрезъ Общее Собраніе Государственнаго Совѣта, разсмотрѣніе такихъ дѣлъ можетъ быть производимо, для скорѣйшаго ихъ разрѣшенія, съ особаго, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, соизволенія Государя Императора, въ соединенномъ присутствіи Комитета Сибирской желѣзной дороги и подлежащихъ департаментовъ Государственнаго Совѣта подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя названнаго Комитета.

Другую категорію важнѣйшихъ дѣлъ, относящихся къ компетенціи Комитета Сибирской желѣзной дороги, составили *вопросы о выборѣ направленія и разрѣшеніи постройки отдѣльныхъ участковъ этой дороги*, а также предположенія министерства путей сообщенія объ ассигнованіи кредитовъ для сооруженія этихъ участковъ. Постановленія Комитета по дѣламъ этого рода, согласно Высочайше утвержденному журналу особаго совѣщанія гр. Д. М. Сольскаго, также должны были быть представляемы на Высочайшее усмотрѣніе по обсужденіи ихъ въ Государственномъ Совѣтѣ или, согласно закону 11 декабря 1891 г., въ соединенномъ присутствіи Комитета Министровъ и департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта [1]); такой порядокъ разсмотрѣнія этихъ дѣлъ, признанный Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги въ означенномъ первомъ засѣданіи не вполнѣ соотвѣтствующимъ значенію Комитета, былъ уже въ началѣ 1893 г. видоизмѣненъ въ томъ смыслѣ, что всѣ дѣла указанной категоріи стали поступать непосредственно на обсужденіе соединеннаго присутствія Комитета Сибирской желѣзной дороги и департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта [2]).

---

1) По закону 11 декабря 1891 г. на это соединенное присутствіе было, между прочимъ, возложено разсмотрѣніе дѣлъ о приступѣ къ сооруженію рельсовыхъ путей на счетъ казны и о ихъ направленіи.

2) *По вопросу объ утвержденіи направленія* Сибирскихъ линій этотъ новый порядокъ былъ впервые введенъ Высочайшимъ повелѣніемъ объ обсужденіи въ соединенномъ присутствіи направленія Средне-Сибирской линіи (засѣданіе 16 февраля 1893), *по вопросу же объ ассигнованіи кредитовъ*—Высочайшимъ повелѣніемъ 26 апрѣля 1893 г. о разсмотрѣніи въ названномъ присутствіи этого вопроса по отношенію къ Западно-Сибирской и къ I участку Средне-Сибирской линій.

Въ этомъ же порядкѣ, ежегодно, съ 1893 г. обсуждались и предположенія министра путей сообщенія о включеніи въ государственную роспись, по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ указаннаго министерства, потребныхъ для сооруженія Сибирской желѣзной дороги кредитовъ.

Далѣе, къ вѣдѣнію Комитета, согласно ст. 6 положенія о немъ, отнесены: 1) разсмотрѣніе и разрѣшеніе прочихъ вопросовъ, вносимыхъ подлежащими министрами сверхъ поименованныхъ выше и касающихся сооруженія Сибирской жел. дор. и осуществленія связанныхъ съ названною дорогою вспомогательныхъ предпріятій, и 2) распоряженіе суммами, назначенными на эти предпріятія. Для предварительнаго разсмотрѣнія всѣхъ предположеній отдѣльныхъ вѣдомствъ по вопросамъ о вспомогательныхъ предпріятіяхъ была учреждена, въ силу Высочайше утвержденнаго, 4 марта 1893 г., положенія Комитета Сибирской желѣзной дороги, особая подготовительная коммисія изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря А. Н. Куломзина, на которую въ томъ же году было возложено и предварительное составленіе смѣтъ потребныхъ въ каждомъ отдѣльномъ году расходовъ изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій, для включенія подлежащихъ кредитовъ, по утвержденіи ихъ Комитетомъ, въ государственную роспись.

Наконецъ, относительно порядка разсмотрѣнія всѣхъ тѣхъ вопросовъ, которые не принадлежатъ къ разряду дѣлъ, предоставленныхъ разрѣшенію Комитета, послѣдній, согласно ст. 7 положенія, испрашиваетъ отдѣльныя Высочайшія указанія.

Учрежденіе управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги.

Вскорѣ послѣ того, какъ проектъ положенія о Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги удостоился Высочайшаго утвержденія (24 февраля 1893 г.), министромъ путей сообщенія Кривошеинымъ были выработаны предположенія о необходимости измѣнить порядокъ завѣдыванія сооруженіемъ Сибирской желѣзной дороги, которое до того времени было сосредоточено въ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ представленіи отъ 4 марта 1893 г. министръ путей сообщенія объяснялъ Комитету Сибирской желѣзной дороги, что, хотя названное управленіе вполнѣ доказало знаніе, опытность и хо-

зяйственность въ своихъ распоряженіяхъ, но дѣятельность этого учрежденія достигла въ послѣднее время крайней напряженности, вслѣдствіе постояннаго расширенія сѣти казенныхъ дорогъ. Съ другой стороны, завѣдываніе сооруженіемъ Сибирскаго рельсоваго пути представляется дѣломъ весьма важнымъ и крайне сложнымъ, особливо въ виду значительнаго различія условій постройки этой линіи и желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи.

При такомъ положеніи дѣла, сохраненіе за управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ завѣдыванія постройкой Сибирской желѣзной дороги могло бы вызвать опасеніе, какъ бы, за усложненіемъ обязанностей этого учрежденія, не произошли нѣкоторыя упущенія или въ дѣлѣ эксплоатаціи дорогъ Европейской Россіи, или же по сооруженію Сибирскаго пути. На этомъ основаніи Кривошеинъ, признавая крайне необходимымъ образованіе въ составѣ министерства путей сообщенія особаго управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, представилъ на усмотрѣніе Комитета проектъ положенія о названномъ учрежденіи, выработанный особою коммисіею изъ представителей министерствъ: путей сообщенія, финансовъ и государственнаго контроля.

Предположенія эти были разсмотрѣны въ засѣданіи Комитета Сибирской желѣзной дороги 26 мая 1893 г., причемъ встрѣтили полное сочувствіе: признавая, что содержащіяся въ проектѣ положенія объ управленіи по сооруженію Сибирской желѣзной дороги правила опредѣляютъ съ надлежащею точностью и полнотою обязанности этого центральнаго учрежденія, Комитетъ положилъ представить положеніе и штатъ указаннаго управленія на Высочайшее утвержденіе, которое и послѣдовало 3 іюня 1893 г.

Согласно положенію объ управленіи Сибирской желѣзной дороги, къ вѣдѣнію послѣдняго были отнесены всѣ дѣла, касающіяся производства изысканій и постройки названной дороги, а также снабженія ея подвижнымъ составомъ и всѣми необходимыми принадлежностями (§ 1 положенія). Кромѣ того, управленію было предоставлено входить въ окончательное соглашеніе съ владѣльцами отчуждаемыхъ подъ дорогу имуществъ (§ 2), заключать съ контрагентами казны всякаго рода договоры безъ ограниченія суммы (§ 3) и измѣнять, въ случаяхъ неисправности контраген-

товъ, условленные сроки работъ и поставокъ, если такія измѣненія не представляются убыточными для казны (§ 4). Управленію были подчинены начальники работъ по сооруженію отдѣльныхъ участковъ Сибирской магистрали и всѣ остальные служащіе по постройкѣ указанной дороги (§ 5 положенія).

Управленіе по сооруженію Сибирской дороги существовало до 1899 г., когда, по окончаніи значительной части строительныхъ работъ на Сибирской магистрали, функціи его были переданы вновь образованному въ составѣ министерства путей сообщенія управленію по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

Полномочія высшей мѣстной администраціи по надзору за работами по постройкѣ магистрали.

Съ учрежденіемъ въ 1893 г. центральнаго органа, имѣвшаго непосредственное наблюденіе за постройкою Сибирской жел. дороги подъ главнымъ руководствомъ Комитета названной дороги, выступили на очередь два весьма существенныхъ вопроса, а именно, предстояло: *во-первыхъ*, выяснить въ какой степени можетъ простираться на работы по постройкѣ магистрали надзоръ представителей высшей мѣстной администраціи въ Сибири—генералъ-губернаторовъ иркутскаго и приамурскаго, и *во-вторыхъ*, точно разграничить между собою функціи центральнаго управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги и подчиненныхъ послѣднему строителей отдѣльныхъ участковъ магистрали. Оба указанные вопроса были возбуждены въ засѣданіи Комитета Сибирской желѣзной дороги 26 мая 1893 г.

Въ засѣданіи этомъ присутствовавшими генералъ-губернаторами иркутскимъ—Горемыкинымъ и приамурскимъ—Духовскимъ были высказаны пожеланія о необходимости возложенія на мѣстную высшую администрацію наблюденія за сооруженіемъ желѣзной дороги въ предѣлахъ подлежащихъ губерній и областей, причемъ въ основу этихъ пожеланій была положена та мысль, что главные мѣстные начальники края, какъ блюстители пользы государства и точнаго исполненія закона, уже по характеру предоставленной имъ власти, не могутъ безучастно относиться къ возникающимъ при постройкѣ желѣзной дороги вопросамъ, какъ то: о пререканіяхъ между строителями и контрагентами ихъ, объ обезпеченіи продовольствія рабочихъ и т. п.

Взглядъ обоихъ сибирскихъ генералъ-губернаторовъ раздѣлялъ и вице-предсѣдатель Комитета Бунге, который высказалъ, что если техническая и хозяйственная сторона дѣла и распорядительная власть по сооруженію дороги не могутъ не быть всецѣло предоставлены министерству путей сообщенія и подчиненнымъ ему мѣстнымъ учрежденіямъ и лицамъ, то дѣятельность послѣднихъ во всемъ, касающемся охраны порядка на работахъ, надзора за исполненіемъ законовъ и административныхъ распоряженій, соблюденія потребныхъ мѣръ по продовольствію рабочихъ и т. п., должна находиться въ зависимости отъ главныхъ начальниковъ края.

«Наказъ» начальникамъ работъ.

Въ виду приведенныхъ соображеній и для устраненія изъ дѣла сооруженія Сибирской линіи какой бы то ни было неопредѣленности или неясности въ указанномъ отношеніи, Августѣйшій Предсѣдатель Комитета Сибирской желѣзной дороги изволилъ признать цѣлесообразнымъ, чтобы на мѣстныхъ генералъ-губернаторовъ возлагался высшій за ходомъ строительныхъ работъ надзоръ во всемъ, кромѣ технической и хозяйственной сторонъ дѣла.

Присоединяясь единогласно ко взгляду Августѣйшаго Предсѣдателя, Комитетъ находилъ полезнымъ предоставить министру путей сообщенія дать соотвѣтствующее указаніе начальникамъ работъ по сооруженію Сибирской линіи.

Съ другой стороны, Комитетъ считалъ необходимымъ поручить министру путей сообщенія, по соглашенію съ министромъ внутреннихъ дѣлъ и финансовъ и государственнымъ контролеромъ, издавать, въ развитіе положенія объ управленіи по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, особыя правила или наказы, съ цѣлью точнаго разграниченія функцій указаннаго центральнаго учрежденія и мѣстныхъ исполнителей, которымъ, въ виду отдаленности работъ, должны были быть предоставлены, по мнѣнію Комитета, достаточно широкія полномочія.

Изложенныя сужденія Комитета, Высочайше одобренныя 3 іюня 1893 г., легли въ основаніе изданнаго министромъ путей сообщенія 30 іюня 1893 г., по соглашенію съ министромъ финансовъ и государственнымъ контролеромъ, особаго наказа началь-

никамъ работъ по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги. Въ наказѣ этомъ, разработка котораго была начата еще весною 1892 года, были прежде всего вполнѣ опредѣленно выяснены отношенія между высшей мѣстною администраціею и строителями участковъ Сибирской линіи, которымъ было вмѣнено въ обязанность наблюдать за строгимъ исполненіемъ дѣйствующихъ узаконеній, опредѣляющихъ порядокъ надзора главныхъ начальниковъ края въ предѣлахъ предоставленной имъ по закону власти (§ 1 наказа). Далѣе, наказомъ былъ подробно разъясненъ и кругъ дѣятельности мѣстныхъ строителей Сибирской магистрали, причемъ руководящимъ принципомъ относящихся сюда правилъ явилось стремленіе расширить полномочія начальниковъ работъ настолько, насколько этого требовали особыя, въ сравненіи съ Европейскою Россіею, условія постройки рельсоваго пути въ Сибири—т. е. малонаселенность этого края и отдаленность раіоновъ строительныхъ работъ отъ центральнаго управленія. Въ этихъ видахъ наказъ предоставлялъ непосредственной власти начальниковъ работъ утвержденіе менѣе сложныхъ проектовъ путевыхъ зданій и сооруженій (§ 10), а также заключеніе договоровъ о работахъ и поставкахъ на всякую сумму (въ предѣлахъ цѣнъ, назначенныхъ утвержденными расцѣночными вѣдомостями), между тѣмъ, какъ, при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи мѣстные распорядители должны сообщать на усмотрѣніе центральнаго управленія проекты всѣхъ договоровъ на сумму свыше 10.000 р. Далѣе наказъ, въ отличіе отъ инструкціи, дѣйствующей въ Европейской Россіи, уполномочивалъ начальниковъ работъ на Сибирской магистрали выбирать способы производства работъ—хозяйственный или подрядный и т. д.

Компетенція мѣстнаго контроля и правила о счетоводствѣ и отчетности по постройкѣ.

Кромѣ, собственно, строителей отдѣльныхъ участковъ Сибирской магистрали, сооруженію послѣднихъ были причастны и другіе правительственные органы, именно агенты мѣстнаго контроля со старшимъ контролеромъ во главѣ. Дѣятельность чиновъ мѣстнаго контроля регулировалась до 1898 года изданными въ 1883 г. правилами о контрольной повѣркѣ операцій по постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя въ 1898 г. были замѣнены спеціально изданными для Сибирской жел. дороги временными правилами.

Согласно правиламъ 1883 года, функцiи мѣстнаго контроля заключались въ повѣркѣ всѣхъ оборотовъ денежныхъ и матерiальныхъ капиталовъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, въ отношенiи ихъ законности и правильности, и сводились, въ частности, къ *предварительной* ревизiи расходовъ распорядителей постройки, *фактической* повѣркѣ матерiаловъ и работъ при постройкѣ, и, наконецъ, — *послѣдующей* ревизiи расходовъ, производство коихъ было при предварительной ревизiи допущено контролемъ условно или опротестовано, а также всѣхъ выдачъ въ отношенiи дѣйствительности уплаты тѣмъ лицамъ, коимъ онѣ предназначались.

Указанныя функцiи были сохранены за контрольнымъ надзоромъ и при изданiи въ 1898 г. особыхъ правилъ примѣнительно къ Сибирской линiи, причемъ этими новыми правилами имѣлось въ виду достигнуть нѣкотораго расширенiя компетенцiи мѣстнаго контроля, въ соотвѣтствiи съ тѣми особыми полномочiями, которыя были предоставлены строителямъ Сибирской магистрали наказомъ 1893 года.

Вмѣстѣ съ тѣмъ правила 1898 г., въ отличiе отъ прежнихъ, содержатъ общее указанiе на то, что всѣ обороты капиталовъ подлежатъ повѣркѣ государственнаго контроля, кромѣ законности и правильности ихъ, также и въ отношенiи хозяйственности распорядительныхъ дѣйствiй строительной администрацiи [1]).

Изъ сопоставленiя дѣйствовавшихъ при постройкѣ Сибирской линiи контрольныхъ правилъ съ наказомъ, даннымъ строителямъ этой линiи, можно также усмотрѣть, что правительство, въ виду вышеуказанныхъ особыхъ условiй постройки магистрали, стремилось установить порядокъ разрѣшенiя, путемъ *соглашенiя строительной администрацiи съ мѣстнымъ контролемъ*, многихъ такихъ сложныхъ текущихъ вопросовъ, которые, по общему правилу, при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россiи восходятъ на усмотрѣнiе центральнаго управленiя. Такъ, начальнику работъ

---

[1]) Съ этою цѣлью на предварительное заключенiе контроля, согласно новымъ правиламъ, должны сообщаться: проектъ годовой смѣты денежныхъ суммъ, потребныхъ на работы слѣдующаго года, предположенiя начальника работъ объ увеличенiи единичныхъ цѣнъ и т. п.

было, напр., предоставлено, *по соглашенію съ контролемъ*, измѣнять сроки, назначенные договорами съ подрядчиками, и вовсе прекращать договоры, а также устанавливать повышенныя цѣны на разнаго рода работы (§§ 16 и 19 наказа).

Кромѣ этихъ правилъ о контрольномъ надзорѣ, благодаря инціативѣ Комитета Сибирской желѣзной дороги въ 1898 г. были изданы, по соглашенію министровъ: путей сообщенія, финансовъ и государственнаго контролера, особыя правила для веденія счетоводства и отчетности при постройкѣ участковъ магистрали. Правила эти замѣнили собою отдѣльныя инструкціи, введенныя ранѣе строителями этихъ участковъ по соглашенію съ мѣстнымъ контролемъ, и имѣли въ виду болѣе своевременное разнесеніе строительныхъ расходовъ по главамъ и статьямъ расцѣночныхъ вѣдомостей.

Руководящіе принципы дѣятельности Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Выполненіе разсмотрѣнныхъ выше основныхъ функцій со стороны исполнительныхъ органовъ, завѣдывавшихъ постройкою Сибирской магистрали, какъ центральнаго (управленія по сооруженію названной дороги), такъ и мѣстныхъ (строительныхъ управленій), было поставлено подъ верховный надзоръ Комитета Сибирской желѣзной дороги, который, съ одной стороны, объединялъ дѣятельность всѣхъ упомянутыхъ исполнителей постройки, преподавая послѣднимъ общіе, руководящіе принципы, а съ другой стороны, имѣлъ наблюденіе за ходомъ сооруженія магистрали и за успѣхомъ примѣненія на мѣстахъ работъ распоряженій, исходившихъ отъ центральныхъ установленій.

Основнымъ началомъ, котораго неуклонно придерживался Комитетъ, было стремленіе соблюсти при постройкѣ магистрали всемѣрную бережливость въ расходованіи средствъ казны, особенно необходимую въ виду грандіозныхъ размѣровъ предпріятія, обставивъ при этомъ выполненіе послѣдняго условіями, которыя соотвѣтствовали бы первостепенному государственному значенію Сибирской линіи, т. е. возможно незамедлительнымъ производствомъ строительныхъ работъ и безусловною прочностью всѣхъ сооруженій.

Упомянутые главные принципы дѣятельности Комитета были указаны Августѣйшимъ Предсѣдателемъ послѣдняго въ первомъ засѣданіи Комитета, по вступленіи Его Величества на Прародительскій Престолъ (30 ноября 1894 г.), когда Государю

Императору благоугодно было выразить надежду, при содѣйствіи членовъ Комитета, «**довести до конца начатую постройку Сибирскаго рельсоваго пути дешево, а главное скоро и прочно**». Въ развитіе такого предуказанія Августѣйшаго Предсѣдателя Комитету, Его Величеству благоугодно было—какъ будетъ указано ниже, при изложеніи хода сооруженія отдѣльныхъ участковъ магистрали—неоднократно давать Комитету и другія указанія, имѣвшія въ виду обезпечить успѣшное осуществленіе Комитетомъ его основныхъ задачъ.

При ближайшемъ ознакомленіи съ тѣми мѣропріятіями, въ которыхъ нашли себѣ выраженіе приведенныя здѣсь основныя начала дѣятельности Комитета, слѣдуетъ прежде всего остановиться на особыхъ техническихъ условіяхъ сооруженія Сибирской магистрали, принятіемъ коихъ имѣлось въ виду достигнуть возможнаго уменьшенія строительной стоимости послѣдней. Какъ было указано въ первой главѣ настоящаго очерка, техническія условія для Сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ были установлены, въ главныхъ чертахъ, еще въ 1887 г. Высочайше учрежденнымъ совѣщаніемъ 4-хъ министровъ (путей сообщенія, военнаго и финансовъ и государственнаго контролера).

Техническія условія постройки Сибирской желѣзной дороги.

Въ основаніе принятыхъ этимъ совѣщаніемъ облегченій техническихъ условій для указанныхъ дорогъ, въ сравненіи съ рельсовыми путями Европейской Россіи, былъ положенъ «принципъ хорошей и прочной постройки, съ тѣмъ, чтобы ожидаемое въ будущемъ увеличеніе пропускной способности Сибирской дороги было достигнуто достройкою линіи, а не коренною ея передѣлкою».

Упрощенныя техническія условія были приняты въ 1891 и 1892 г.г. для Уссурійской линіи и I участка Западно-Сибирской линіи при утвержденіи расцѣночныхъ вѣдомостей этихъ дорогъ Государственнымъ Совѣтомъ, и, послѣ новаго разсмотрѣнія ихъ въ инженерномъ совѣтѣ, онѣ были въ 1893 г. предложены министромъ путей сообщенія Кривошеинымъ, для постройки II участка Западно-Сибирской и Средне-Сибирской линій. По одобреніи этихъ техническихъ условій Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги, послѣднія были въ 1897 г. приняты и для Забайкальской линіи,

и такимъ образомъ получили примѣненіе на значительномъ протяженіи Сибирской магистрали.

Главнѣйшія облегченія и отступленія въ этихъ техническихъ условіяхъ, сравнительно съ дорогами Европейской Россіи, заключались въ слѣдующемъ:

1) Нормальная ширина земляного полотна принята нѣсколько меньшая—въ $2_{,35}$ саж. въ насыпяхъ и $2_{,20}$ саж. въ выемкахъ на горныхъ участкахъ, вмѣсто обычныхъ $2_{,60}$ саж.

2) Допущены болѣе крутые, противъ обыкновенныхъ, подъемы и спуски (съ предѣльными уклонами отъ $0_{,0074}$ саж. на равнинныхъ и до $0_{,0174}$ саж. на горныхъ участкахъ), а равно кривыя, описанныя меньшимъ радіусомъ (отъ 250 до 150 саж.), въ связи съ чѣмъ было дозволено и помѣщеніе мостовъ на уклонахъ и кривыхъ.

3) Толщина балластнаго слоя сокращена до 0,12 саж., вмѣсто 0,22 саж., причемъ на прямыхъ частяхъ дороги засыпка промежутковъ между шпалами признана необязательною.

4) На всемъ протяженіи пути было предназначено уложить болѣе легкіе рельсы, вѣсомъ 18 фунтовъ въ погонномъ футѣ. Въ пользу укладки такого сравнительно дешеваго рельса послужило, главнымъ образомъ, предположеніе, что 18-фунтовые рельсы, отвѣчая въ полной мѣрѣ всѣмъ техническимъ требованіямъ, при условіи укладки лишней шпалы подъ каждую пару рельсовъ, окажутся въ состояніи удовлетворять на первое время надобностямъ только что открытаго желѣзнодорожнаго движенія, по прошествіи же 12-15 лѣтъ, въ каковой срокъ рельсы этого типа обыкновенно изнашиваются, ихъ нетрудно будетъ, въ случаѣ необходимости, замѣнить обыкновенными тяжелыми рельсами, стоимость коихъ должна въ недалекомъ будущемъ значительно понизиться [1]);

и 5) Постройки на станціяхъ проектировались самой простой конструкціи (безъ фундаментовъ) и возможно меньшихъ размѣровъ.

Перечисленныя здѣсь облегченныя условія постройки Сибирской линіи дважды разсматривались Комитетомъ Сибирской желѣз-

---

1) Ниже приведены данныя, указывающія насколько оправдались эти расчеты.

ной дороги [1]), причемъ, согласно Выс. утв., 3 іюля 1893 г., положенію Комитета, министру путей сообщенія было разрѣшено, при примѣненіи указанныхъ техническихъ условій для Западно-Сибирской и Средне-Сибирской линій, допускать въ означенныхъ условіяхъ тѣ измѣненія, кои, въ предѣлахъ установленной стоимости линіи, будутъ признаны имъ необходимыми, какъ въ видахъ сокращенія расходовъ по постройкѣ, такъ и для улучшенія послѣдней; это полномочіе было подтверждено въ 1897 г. съ распространеніемъ вышеуказанныхъ техническихъ условій на Забайкальскую линію [2]). Главнѣйшія измѣненія, допущенныя въ техническихъ условіяхъ сооруженія отдѣльныхъ участковъ Сибирской магистрали, будутъ указаны ниже, при обозрѣніи хода постройки каждаго изъ этихъ участковъ.

Мѣропріятія, направленныя къ ускоренію постройки магистрали.

Допущеніемъ упомянутыхъ выше облегченій и упрощеній при сооруженіи Сибирской магистрали достигалась, кромѣ значительнаго удешевленія строительныхъ работъ, путемъ относительнаго уменьшенія количества работъ, въ сравненіи съ постройкою дорогъ въ Европейской Россіи, еще и другая цѣль, поставленная въ основаніе дѣятельности Комитета Сибирской желѣзной дороги, а именно: возможное ускореніе хода постройки. Достиженію этой послѣдней задачи Комитетъ удѣлялъ всегда особое вниманіе. Осенью 1893 г. министромъ путей сообщенія было доложено Комитету о томъ, что при условіи усиленной подвозки желѣзнодорожныхъ принадлежностей на мѣсто работъ предвидится возможность довести рельсовый путь до Иркутска въ 1898 г., т. е. на 2 года ранѣе срока, назначеннаго въ 1892 г. особымъ совѣщаніемъ о постройкѣ Сибирской линіи. Въ засѣданіи 10 ноября 1893 г. Комитетъ выразилъ полное сочувствіе предположеніямъ министра путей сообщенія, а весною слѣдующаго 1894 г. министромъ финансовъ, въ развитіе этихъ предположеній, было внесено въ Комитетъ особое представленіе, въ которомъ разсматривался оставленный вышеупомянутымъ совѣщаніемъ 1892 г. безъ ближайшаго

---

1) Въ засѣданіяхъ: 16 февраля 1893 г. при обсужденіи вопроса о направленіи Средне-Сибирской линіи и 26 мая 1893 г., по дѣлу объ ассигнованіи кредитовъ на сооруженіе Западно-Сибирской и I участка Средне-Сибирской жел. дорогъ.

2) Выс. утв. 12 апрѣля 1897 г. журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

разрѣшенія вопросъ о срокахъ окончанія участковъ Сибирскаго пути, отнесенныхъ въ 1892 г. ко второй и третьей очередямъ.

Въ представленіи этомъ С. Ю. Витте высказывалъ, что, такъ какъ наибольшую сумму пользы можно ожидать отъ Сибирской линіи по открытіи движенія на всемъ протяженіи отъ Челябинска до Владивостока, то онъ, министръ финансовъ, полагаетъ въ государственныхъ интересахъ необходимымъ, несмотря на громадный размѣръ затратъ, требуемыхъ на осуществленіе всего пути, всемѣрно стремиться къ скорѣйшему окончанію его въ полномъ объемѣ, за исключеніемъ лишь Кругобайкальской линіи, вопросъ о степени настоятельности которой еще не былъ въ то время достаточно выясненъ. Независимо отъ этихъ общихъ соображеній, С. Ю. Витте указывалъ и на возможность ускорить постройку восточной части магистрали послѣ окончанія Уссурійской жел. дор., когда явится возможность подвозить желѣзнодорожныя принадлежности на Забайкальскую жел. дорогу черезъ Владивостокъ и Амуръ. Въ виду этого, министръ финансовъ находилъ, что работы по постройкѣ Забайкальской линіи было бы необходимо вести съ такимъ расчетомъ времени, чтобы открыть по ней движеніе въ 1898 году; это имѣло бы послѣдствіемъ открытіе въ томъ же году, или, по крайней мѣрѣ, съ навигаціи 1899 г., парового черезъ Сибирь сообщенія Европейской Россіи съ Владивостокомъ, причемъ рельсовый путь, кромѣ озера Байкала, прерывался бы тогда лишь участкомъ по р. Амуру, постройку котораго, по мнѣнію министра финансовъ, надлежало бы окончить въ 1901 г. [1]).

Предположенія эти были одобрены Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги (въ засѣданіи 3 мая 1894 г.), который, согласно съ заключеніемъ Августѣйшаго Предсѣдателя, находилъ вполнѣ цѣлесообразнымъ принять мѣры къ ускоренію постройки Сибирскаго пути, для завершенія его въ предложенные министромъ финансовъ предѣльные сроки. Положеніе Комитета удостоилось Высочайшаго утвержденія 13 мая 1894 г.

Изъ числа такихъ мѣропріятій Комитетомъ уже въ 1893 г.

---

[1]) Какъ будетъ указано ниже, постройка Амурской линіи была отмѣнена въ 1896 г.

былъ возбужденъ вопросъ объ улучшеніи судоходныхъ условій нѣкоторыхъ сибирскихъ рѣкъ, по которымъ могли бы подвозиться на участки строившейся магистрали рельсы и другія желѣзнодорожныя принадлежности [1]).

Работы военныхъ топографовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ еще въ первыхъ засѣданіяхъ обратилъ вниманіе на желательность облегченія для строителей Сибирской линіи ихъ трудовъ по окончательнымъ изысканіямъ линіи въ раіонахъ, бывшихъ до того времени весьма мало изслѣдованными; съ этой цѣлью чинамъ корпуса военныхъ топографовъ было поручено произвести съемки восточной части проектированной магистрали.

Иниціаторомъ этого предпріятія явился бывшій военный министръ П. С. Ванновскій, который въ февралѣ 1893 г. указалъ въ своемъ представленіи въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги на крайнюю скудность имѣвшихся до того времени матеріаловъ по топографической съемкѣ раіона, расположеннаго вдоль линіи магистрали, и въ виду обще-государственной важности такихъ съемокъ изъявлялъ готовность командировать въ Сибирь до 39 чиновъ корпуса военныхъ топографовъ на средства фонда вспомогательныхъ предпріятій Сибирской желѣзной дороги.

Съ своей стороны Комитетъ призналъ, что работы военнаго министерства по производству топографическихъ съемокъ имѣютъ государственное значеніе, такъ какъ основанныя на этихъ съемкахъ карты служатъ всегда съ пользою для самыхъ разнообразныхъ цѣлей, достиженіе коихъ зависитъ отъ правильнаго и полнаго знакомства съ данною мѣстностью. Соглашаясь, вмѣстѣ съ тѣмъ, съ заключеніемъ, высказаннымъ по этому поводу бывшимъ министромъ путей сообщенія Кривошеинымъ, Комитетъ призналъ производство инструментальныхъ топографическихъ съемокъ весьма желательнымъ въ тѣхъ раіонахъ, гдѣ не было еще произведено подробныхъ изысканій и послѣднія еще не были поставлены на ближайшую очередь. Въ этихъ видахъ Комитетъ предоставилъ военному министру сдѣлать распоряженіе о приступѣ къ съемкѣ чи-

---

[1]) Болѣе подробныя данныя объ улучшеніи сибирскихъ рѣкъ приведены ниже.

нами корпуса военныхъ топографовъ мѣстности, расположенной въ раіонѣ Забайкальской линіи (къ востоку отъ сел. Мысоваго) и отпустилъ потребные для начала этихъ работъ кредиты въ суммѣ 149.437 р. изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій [1]).

Во исполненіе этого положенія Комитета, топографическія съемки были начаты въ Забайкальѣ уже весною 1893 г. Работы эти производились въ теченіе 1893—1900 г.г. и охватили собою за указанный періодъ времени раіонъ Забайкальской, проектированныхъ Амурской и Кругобайкальской линій и соединительной вѣтви къ китайской границѣ. Работы военныхъ топографовъ имѣли ближайшею цѣлью необходимыя для изысканій желѣзной дороги опредѣленія пониженныхъ сѣделъ горныхъ хребтовъ, переваловъ, тальвеговъ въ мѣстахъ съ особенно сложнымъ рельефомъ, удобныхъ пунктовъ сооруженія постоянныхъ мостовъ черезъ рѣки и т. д., и выражались въ нивеллировкахъ, опредѣленіи астрономическихъ пунктовъ и съемкѣ мѣстности въ разныхъ масштабахъ, причемъ особенною детальностью отличались работы по кругобайкальскому направленію, гдѣ масштабъ съемки доходилъ до 20 саж. въ дюймѣ. Попутно со съемочными работами производилось описаніе мѣстности, собирались свѣдѣнія о климатѣ, населенныхъ мѣстахъ, бытѣ населенія и пространствахъ удобныхъ для хлѣбопашества. Общій размѣръ ассигнованій, отпущенныхъ на эти работы Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій въ дополненіе къ смѣтнымъ назначеніямъ военнаго министерства, достигъ 819.480 рублей.

Другія мѣропріятія общаго характера, относившіяся къ постройкѣ Сибирской линіи, были вызваны заботами Комитета Сибирской желѣзной дороги объ обезпеченіи сооружавшейся линіи какъ рабочими, такъ и необходимымъ строительнымъ матеріаломъ.

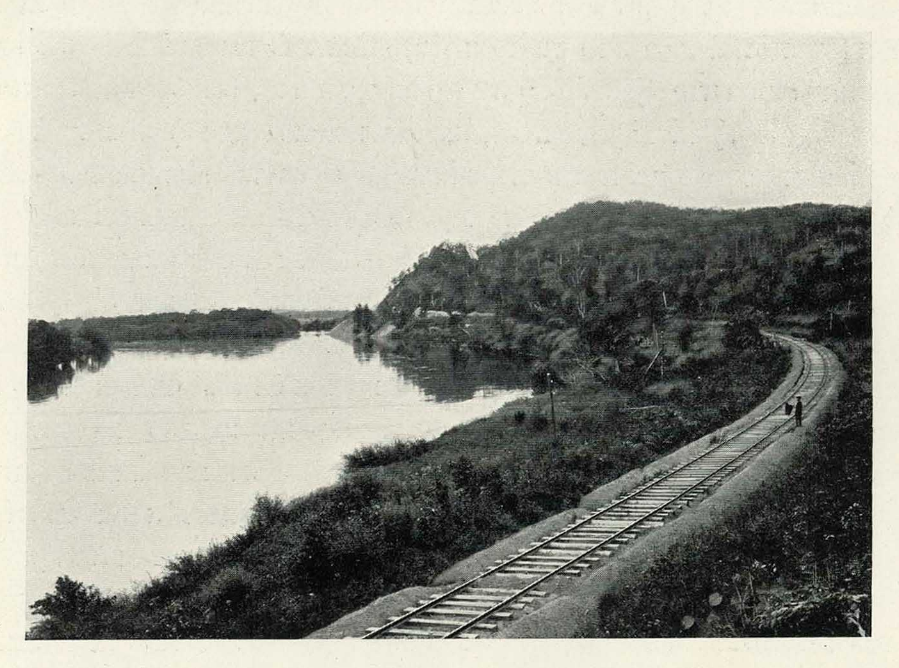
Привлеченіе къ строительнымъ работамъ ссыльно-каторжныхъ и арестантовъ.

Вопросъ о привлеченіи на постройку Сибирской линіи достаточнаго числа рабочихъ обратилъ на себя вниманіе правительства еще въ 1890 г., когда въ министерствѣ путей сообщенія, при обсужденіи предположеній о предстоявшей тогда постройкѣ Уссурійской желѣзной дороги, возникла мысль о возмож-

[1]) Выс. утв., 15 марта 1893 г., положеніе Комитета Сибирской жел. дор.

ности, въ виду малонаселенности восточной окраины Сибири, привлечь къ работамъ по проведенію тамъ рельсоваго пути ссыльно-каторжныхъ, находившихся въ Приамурскомъ краѣ. Министръ внутреннихъ дѣлъ И. Н. Дурново, которому въ то время было подчинено главное тюремное управленіе, отнесся къ этимъ предположеніямъ вполнѣ сочувственно; съ своей стороны, Комитетъ Министровъ, на разсмотрѣніе коего дѣло это было внесено, призналъ по Высочайше утвержденному, 24 февраля 1891 г., журналу, что привлеченіе ссыльно-каторжныхъ къ работамъ на Уссурійской линіи представляется мѣрою полезною, въ особенности въ виду малонаселенности этого отдаленнаго края и отсутствія въ немъ достаточнаго количества свободной рабочей силы.

Послѣ первыхъ опытовъ примѣненія труда ссыльно-каторжныхъ, при постройкѣ южнаго участка Уссурійской желѣзной дороги, министерствами путей сообщенія и внутреннихъ дѣлъ были выработаны въ началѣ 1894 г. особыя правила о привлеченіи лицъ вышеуказанной категоріи и къ постройкѣ Средне-Сибирской линіи; правила эти были разсмотрѣны Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги, который призналъ, что участіе каторжныхъ, а также ссыльно-поселенцевъ, въ строительныхъ работахъ представляется цѣлесообразнымъ «какъ въ интересахъ предпринятаго обширнаго сооруженія, для осуществленія коего необходимо подкрѣпленіе состава мѣстныхъ рабочихъ, такъ и въ видахъ наиболѣе производительнаго примѣненія труда нуждающихся въ заработкахъ преступниковъ, отбывающихъ въ Сибири срокъ наказанія». Далѣе Комитетъ принялъ во вниманіе, что упомянутымъ мѣропріятіемъ будетъ обезпечено участіе въ постройкѣ Сибирской желѣзной дороги извѣстнаго контингента лицъ въ теченіе всего рабочаго періода, безъ отвлеченія населенія отъ сельско-хозяйственныхъ занятій. Въ виду этихъ соображеній Комитетъ одобрилъ внесенныя на его усмотрѣніе правила, которыми было предоставлено мѣстному генералъ-губернатору привлечь на желѣзнодорожныя работы ссыльно-каторжныхъ и арестантовъ, устанавливая, по соглашенію съ желѣзнодорожнымъ управленіемъ, какъ сроки и мѣста производства работъ этими лицами, такъ и размѣръ слѣдуемой имъ за работы платы и



Видъ Уссурійской жел. дор. (рѣка Бикинъ).



Работы каторжныхъ на Уссурійской жел. дор. (постройка моста на р. Хорѣ).

Т-во Голике и Вильборгъ.

подробности расчетовъ за работы. Вмѣстѣ съ тѣмъ, было разрѣшено участвовать въ строительныхъ работахъ на Средне-Сибирской линіи и ссыльно-поселенцамъ, а также сосланнымъ на житье и принудительно удаленнымъ въ административномъ порядкѣ лицамъ, которыя получили право наниматься на работы наравнѣ съ вольнонаемными рабочими. Далѣе, всѣмъ перечисленнымъ выше преступникамъ были предоставлены, при участіи ихъ на желѣзнодорожныхъ работахъ, льготы, заключающіяся главнымъ образомъ въ сокращеніи сроковъ отбываемаго ими наказанія (на $1/3$ всего срока для каторжныхъ и арестантовъ и до $1/2$ для поселенцевъ, перечислившихся въ крестьяне), причемъ дарованіемъ этихъ льготъ имѣлось въ виду не только повысить производительность работъ каторжныхъ и ссыльныхъ, но и содѣйствовать общему подъему нравственности среди послѣднихъ [1]). Для надзора за рабочими изъ каторжныхъ и ссыльныхъ были учреждены должности земскихъ засѣдателей и урядниковъ, дѣятельность которыхъ была распространена на весь раіонъ строительныхъ работъ [2]).

Въ 1895 г. вышеупомянутыя правила были распространены и на другіе участки строившейся магистрали [3]), а въ 1902 г., когда строительныя работы продолжались на Кругобайкальскомъ участкѣ, указанныя правила были лишь нѣсколько измѣнены въ зависимости отъ перемѣнъ, послѣдовавшихъ въ строѣ мѣстнаго управленія въ Сибири, а также и отъ особенностей производства работъ въ мѣстности, близкой къ г. Иркутску [4]).

Ближайшія свѣдѣнія объ участіи ссыльныхъ и каторжныхъ въ постройкѣ отдѣльныхъ участковъ Сибирской жел. дороги будутъ показаны ниже, при изложеніи хода сооруженія послѣднихъ; здѣсь же надлежитъ указать, что привлеченіе этихъ лицъ къ строительнымъ работамъ на магистрали дало вполнѣ удовлетворительные результаты, на что Августѣйшимъ Предсѣдателемъ

---

1) Выс. утв., 7 мая 1894 г., временныя правила для привлеченія арестантовъ и ссыльныхъ разныхъ категорій на работы по постройкѣ средняго участка Сибирской ж. д.

2) Выс. утв., 7 мая 1894 г., журналъ Комитета Сибирской ж. д.

3) Выс. утв., 9 мая 1895 г., положеніе Комитета Сибирской ж. д.

4) Выс. утв., 15 іюня 1902 г., пол. Комит. Сиб. ж. д.

Комитета Сибирской желѣзной дороги было двукратно обращено вниманіе въ засѣданіяхъ Комитета[1]).

Привлеченіе на линію техниковъ-строителей и снабженіе ея строительными матеріалами.

Въ дальнѣйшихъ заботахъ о привлеченіи на строившуюся магистраль персонала строителей—техниковъ спеціалистовъ, а также о снабженіи Сибирской линіи строительными матеріалами, Комитетъ руководился даннымъ ему Августѣйшимъ его Предсѣдателемъ, въ засѣданіи 10 ноября 1893 г., указаніемъ на необходимость всемѣрно стремиться къ тому, «**чтобы Сибирская желѣзная дорога, это великое народное дѣло,—была осуществлена русскими людьми и изъ русскихъ матеріаловъ**». Съ цѣлью привлеченія къ постройкѣ опытныхъ и надежныхъ строителей Комитетомъ еще въ 1893 г. было признано возможнымъ распространить на служащихъ по постройкѣ дороги отъ Челябинска до Владивостока, съ немногими лишь изъятіями, установленныя закономъ 13 іюня 1886 г. права и преимущества, даруемыя лицамъ, служащимъ въ отдаленныхъ мѣстностяхъ [2]). Въ видахъ же исполненія Высочайшей воли относительно снабженія линіи строительными матеріалами русскаго производства, заказы необходимыхъ для искусственныхъ сооруженій металлическихъ частей, а также рельсовъ и подвижного состава были сдѣланы русскимъ заводамъ [3]).

Сверхъ перечисленныхъ общихъ мѣръ, принятыхъ для успѣшнаго выполненія строительныхъ работъ, слѣдуетъ упомянуть еще о нѣсколькихъ принадлежавшихъ къ той же области мѣропріятіяхъ болѣе спеціальнаго свойства. Сюда относятся: 1) послѣдовавшее, по особому журналу Комитета Сибирской желѣзной дороги отъ 10 марта 1893 г., испрошеніе Высо-

---

[1]) 6 марта 1896 г. и 8 декабря 1899 г.

[2]) Преимущества эти заключаются главнымъ образомъ въ выдачѣ усиленныхъ прогоновъ и подъемныхъ денегъ, въ увеличеніи содержанія по истеченіи извѣстнаго времени и т. д.

[3]) Исключеніемъ въ этомъ отношеніи является лишь произведенный еще въ началѣ 1893 г. министромъ путей сообщенія Кривошеинымъ заказъ около 60,000 пуд. стальныхъ рельсъ въ Англіи. Мѣропріятіе это было вызвано одобренными Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги (въ засѣданіи 10 Марта 1893 г.) предположеніями объ испытаніи доставки грузовъ морскимъ путемъ для строившейся магистрали—черезъ Ледовитый океанъ и по р. Енисею. Рельсы эти, по прибытіи въ устье Енисея, были перевезены по этой рѣкѣ на баржахъ купца Гадалова лѣтомъ 1893 года и уложены на протяженіи 17 верстъ между стая. Красноярскъ и Минино.

чайшаго указа объ отчужденіи земель и прочихъ имуществъ, необходимыхъ для производства работъ по сооруженію Сибирской линіи отъ Омска до Иркутска, не черезъ Государственный Совѣтъ, къ вѣдѣнію котораго относятся подобные вопросы, а, въ виду спѣшности дѣла и его близкой связи съ постройкою Сибирской дороги, черезъ Комитетъ названной дороги, 2) разрѣшеніе, въ видахъ удешевленія дороги безплатнаго отпуска потребныхъ для Сибирской желѣзной дороги, лѣсныхъ матеріаловъ изъ казенныхъ дачъ губерній Томской и Тобольской, а также восточной Сибири[1]) и 3) учрежденіе специальнаго жандармскаго надзора для обезпеченія порядка какъ на строившихся участкахъ, такъ и на открытыхъ для движенія линіяхъ [2]).

Общій надзоръ Комитета Сибирской желѣзной дороги за ходомъ строительныхъ работъ.

Всѣ вышеизложенныя правительственныя мѣропріятія, относившіяся къ общей организаціи сложнаго дѣла сооруженія Сибирскаго пути, находились въ самой тѣсной связи съ тѣмъ высшимъ надзоромъ надъ ходомъ этого предпріятія, который Комитетъ Сибирской желѣзной дороги неуклонно осуществлялъ во время постройки магистрали. Для наилучшаго выполненія этой задачи Комитетъ еще въ первомъ своемъ засѣданіи (10 февраля 1893 г.) указалъ на необходимость представленія ему подлежащими министрами и государственнымъ контролеромъ въ извѣстные сроки свѣдѣній о ходѣ произведенныхъ работъ (какъ по постройкѣ магистрали, такъ и по вспомогательнымъ предпріятіямъ) и о размѣрѣ затраченныхъ суммъ; данныя, относящіяся до самой постройки линіи, доставлялись два раза въ годъ къ засѣданіямъ Комитета.

Независимо отъ этихъ отчетныхъ данныхъ, Комитетъ считалъ необходимымъ получать ближайшія свѣдѣнія о дѣйствительномъ ходѣ постройки, путемъ командировокъ на мѣста работъ тѣхъ или другихъ должностныхъ лицъ, или специальныхъ коммисій изъ представителей вѣдомствъ, имѣвшихъ непосредственное отношеніе къ сооруженію Сибирскаго пути.

---

1) Выс. утв., 13 мая 1894 г., положеніе Комитета Сибирской жел. дороги.

2) Выс. повел. 29 ноября 1892 г. (для Уссурійской ж. д.) и Выс. утв. полож. Комитета Сиб. ж. д. отъ 20 іюня 1893 г. (для Зап.-Сиб. и Сред.-Сиб. ж. д.) и 11 февр. 1899 г. (для Забайк. линіи).

Еще въ 1893 г. министромъ путей сообщенія былъ командированъ для осмотра работъ по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги начальникъ бывшаго управленія по сооруженію этой дороги инженеръ Ададуровъ. Результаты этой командировки были доложены Комитету Сибирской желѣзной дороги въ засѣданіи 10 ноября 1893 г., причемъ, благодаря этому выяснилась возможность окончить укладку сквознаго рельсоваго пути до г. Иркутска къ 1898 г., т. е. на два года ранѣе предполагавшагося въ то время срока (см. выше), а также и необходимость проведенія желѣзнодорожной вѣтви отъ г. Иркутска къ оз. Байкалу, въ связи съ поддержаніемъ по этому озеру срочнаго пароходства.

Вслѣдъ за упомянутой поѣздкой въ Сибирь инженера Ададурова были неоднократно командируемы для непосредственнаго ознакомленія съ дѣятельностью мѣстныхъ органовъ по сооруженію магистрали отдѣльные представители центральнаго управленія—министерствъ: путей сообщенія, финансовъ и государственнаго контроля; съ тою же цѣлью было совершено 7 поѣздокъ министромъ путей сообщенія кн. М. И. Хилковымъ.

Коммисіи Н. П. Петрова и К. Я. Михайловскаго.

Уже въ 1895 г. выяснилась желательность командированія въ Сибирь особой временной коммисіи для фактическаго осмотра и подробной ревизіи постройки магистрали; инструкція, выработанная для этой коммисіи особымъ подготовительнымъ при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги совѣщаніемъ, была затѣмъ разсмотрѣна Комитетомъ и удостоилась Высочайшаго утвержденія 9 мая 1895 г. Согласно этой инструкціи коммисіи, предсѣдателемъ коей былъ назначенъ бывшій въ то время товарищемъ министра путей сообщенія Н. П. Петровъ, было поручено выяснить положеніе работъ по постройкѣ Сибирской линіи, въ связи съ вопросами о возможности окончанія этихъ работъ къ предположенному сроку и о степени достаточности ассигнованныхъ или предназначенныхъ къ отпуску кредитовъ. Въ частности, къ предметамъ вѣдомства коммисіи было отнесено: *по технической части*—производство на мѣстѣ осмотра законченныхъ и находящихся въ постройкѣ сооруженій, *по хозяйственной части*—изслѣдованіе порядка и способа снабженія Сибирской желѣзной дороги необходимыми для

постройки и эксплоатаціи ея матеріалами, ознакомленіе съ заключенными подрядами и сдѣланными заказами и выясненіе вопроса: расходуются ли отпущенные на сооруженіе дороги кредиты съ надлежащей осмотрительностью, и, наконецъ, *по административной части*—изслѣдованіе вопросовъ о соотвѣтствіи личнаго состава администраціи потребностямъ производимой постройки, объ обезпеченіи постройки достаточнымъ числомъ рабочихъ рукъ и т. п.

Далѣе, въ виду важнаго значенія для постройки магистрали нѣкоторыхъ водныхъ путей Сибири, коммисіи было поручено ознакомленіе съ естественными условіями этихъ путей, и, наконецъ, въ отношеніи вспомогательныхъ къ сооруженію Сибирской линіи предпріятій, коммисіи, между прочимъ, поручалось изслѣдованіе вопросовъ о естественныхъ минеральныхъ и лѣсныхъ богатствахъ прилегающаго къ линіи раіона и объ устройствѣ коммерческаго порта во Владивостокѣ, какъ исходномъ пунктѣ Сибирской желѣзной дороги.

Образованная изъ представителей вѣдомствъ, непосредственно прикосновенныхъ къ сооруженію Сибирской магистрали (т. е. министерствъ: путей сообщенія, финансовъ и государственнаго контроля), а также и членовъ отъ министерствъ: военнаго и земледѣлія и государственныхъ имуществъ, коммисія Н. П. Петрова, выѣхавъ въ Сибирь, раздѣлилась на двѣ подкоммисіи—западную и восточную, которыя и осмотрѣли въ теченіе лѣта 1895 г. весь раіонъ строительныхъ работъ. Во время своего пребыванія въ Сибири члены коммисіи имѣли возможность дать мѣстнымъ исполнителямъ постройки указанія по вопросамъ, затронутымъ инструкціею коммисіи, а по возвращеніи въ С.-Петербургъ обѣими подкоммисіями были представлены центральнымъ учрежденіямъ подробные отчеты объ общемъ ходѣ сооруженія Сибирской линіи (въ 1895 г.) и о намѣченныхъ ими для успѣшнаго окончанія постройки мѣропріятіяхъ.

Къ той же формѣ высшаго надзора за осуществленіемъ предпріятія Сибирской магистрали—т. е. къ отправленію на мѣсто коммисій изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ—Комитетъ Сибирской желѣзной дороги прибѣгалъ и въ продолженіе послѣдняго семилѣтія (1895—1902 г.) постройки названной линіи.

Поводами къ этимъ командировкамъ послужили два обнаружившіяся за это время обстоятельства, обратившія на себя особое вниманіе Комитета. Съ одной стороны, пассажирское и грузовое движеніе на вновь отстроенныхъ участкахъ магистрали принимало весьма широкіе размѣры, совершенно непредвидѣнные при выработкѣ техническихъ условій постройки магистрали и не соотвѣтствовавшіе провозной и пропускной способности послѣдней; съ другой стороны, при сооруженіи отдѣльныхъ участковъ Сибирской линіи (за исключеніемъ Западно-Сибирской жел. дороги) отпущенные Комитетомъ кредиты оказались недостаточными, и для окончанія постройки этихъ участковъ потребовались дополнительныя ассигнованія. Въ цѣляхъ ближайшаго изслѣдованія обоихъ вышеуказанныхъ явленій и связанныхъ съ послѣдними вопросовъ, по предложенію Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета, были въ 1898 и 1899 г.г. образованы особыя совѣщанія изъ подлежащихъ министровъ, подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта, статсъ-секретаря графа Д. М. Сольскаго [1]); подготовленіе же всѣхъ необходимыхъ для совѣщаній данныхъ было поручено спеціальнымъ, командируемымъ на мѣсто, въ Сибирь, коммисіямъ, подъ предсѣдательствомъ строителя Западно-Сибирской линіи, назначеннаго въ 1899 г. начальникомъ управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, инженера тайн. сов. К. Я. Михайловскаго.

Данныя, добытыя обѣими вышеуказанными коммисіями, имѣютъ весьма важное значеніе какъ для надлежащей оцѣнки всѣхъ особенностей постройки Сибирской магистрали, такъ и для правильнаго освѣщенія того значенія, которое эта дорога имѣетъ для транзитнаго и коммерческаго движенія. Въ виду этого упомянутыя данныя и будутъ подробно приведены ниже — при изложеніи постройки отдѣльныхъ участковъ магистрали (свѣдѣнія о перерасходахъ), равно какъ и при описаніи тѣхъ мѣръ, которыя были приняты правительствомъ за послѣднія 5 лѣтъ

---

[1]) Выс. утв., 13 мая 1898 г. и 19 декабря 1899 г., положенія Комитета Сибирской желѣзной дороги.

(1898—1902 г.), въ видахъ приспособленія Сибирской линіи къ современнымъ потребностямъ пассажирскаго и товарнаго движенія по ней.

Въ предшествующей части настоящей главы изложена общая организація сооруженія Сибирской магистрали, въ связи съ основными принципами, которыми руководился при осуществленіи этого предпріятія Комитетъ Сибирской желѣзной дороги за истекшее десятилѣтіе. Для ближайшаго ознакомленія съ постройкою указанной дороги представляется необходимымъ разсмотрѣть ходъ сооруженія каждаго изъ входящихъ въ составъ магистрали участковъ въ отдѣльности, а также проведенныхъ, подъ общимъ руководствомъ Комитета, вспомогательныхъ для Сибирской жел. дороги линій: Екатеринбурго-Челябинской и Пермь-Котласской.

Сооруженіе Западно-Сибирской линіи.

Какъ указано въ первой главѣ настоящаго очерка, еще въ 1891 г. было разрѣшено производство изысканій для примыкающаго къ общей сѣти дорогъ Европейской Россіи участка Сибирской линіи — между Челябинскомъ и ст. Почитанской, за р. Обью,—а въ маѣ 1892 г. Комитетомъ Министровъ было утверждено выясненное изысканіями направленіе этой линіи, получившей наименованіе *Западно-Сибирской желѣзной дороги*, и разрѣшено приступить къ работамъ на первомъ участкѣ этой дороги—между Челябинскомъ и Омскомъ. Почти одновременно съ этимъ была утверждена и расцѣночная вѣдомость Челябинско-Омскаго участка Западно-Сибирской линіи въ суммѣ 22.335.347 р., причемъ Государственный Совѣтъ, на обсужденіе котораго была представлена эта расцѣнка, призналъ ее вполнѣ умѣренною въ виду значительныхъ затрудненій по подвозу строительныхъ матеріаловъ на Западно-Сибирскую линію [1]).

Начальникомъ работъ по постройкѣ этой дороги былъ назначенъ строитель Александровскаго моста черезъ р. Волгу и Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, инженеръ К. Я. Михайловскій, которымъ и были произведены въ 1891—1892 г.г. изыска-

---

1) Выс. утв., 18 іюня 1892 г., журналъ деп. гос. экономіи Госуд. Совѣта.

нія для Западно-Сибирской линіи. Длина ея, отъ г. Челябинска до пересѣченія р. Оби [1]), согласно представленнымъ проектамъ, опредѣлилась въ 1322 вер., а вѣтви къ пристани на р. Иртышъ—въ 4 вер., по окончаніи же постройки дѣйствительная длина дороги составила 1328,49 верстъ и длина вѣтви къ р. Иртышу—2,016 вер. Это незначительное удлиненіе линіи, противъ проекта окончательныхъ изысканій, было вызвано нѣкоторымъ измѣненіемъ перехода р. Тобола, обходомъ болота и солончаковъ и введеніемъ нѣкоторыхъ варіантовъ съ цѣлью улучшенія профиля.

Линія Западно-Сибирской желѣзной дороги на всемъ своемъ протяженіи придерживается параллели 55° сѣв. широты и уклоняется отъ прямолинейнаго направленія лишь для обхода водовмѣстилищъ и овраговъ и для подхода къ городамъ; направляясь отъ Челябинска на г.г. Курганъ (241-я верста), Петропавловскъ (490-я вер.), Омскъ (745-я вер.) и Каинскъ (1049-я вер.), линія оканчивается послѣ перехода р. Оби желѣзнымъ мостомъ, на правомъ берегу рѣки, у станціи «Объ». Мѣстность, по которой проходитъ линія, представляетъ собою травянистую равнину, прорѣзанную съ юга на сѣверъ четырьмя большими рѣками—Ишимомъ, Тоболомъ, Иртышемъ и Обью и покрытую нѣсколькими болотами и множествомъ мелкихъ озеръ, значительная часть которыхъ содержитъ горько-соленую воду.

На большей части протяженія линіи мѣстность покрыта небольшими лѣсами, состоящими изъ мелкорослой березы, годной исключительно на топливо и на мелкія хозяйственныя подѣлки. Благодаря совершенно равнинному характеру этой мѣстности удалось ограничиться при постройкѣ линіи наибольшими подъемами въ 0,0074 саж., при процентномъ содержаніи горизонтальныхъ площадокъ полотна—56,5% и прямыхъ частей пути—92,5%, и сравнительно небольшомъ количествѣ земляныхъ работъ главнаго пути—1.223 куб. саж. на версту.

Въ западной своей части линія проходитъ по одному изъ

---

1) О выборѣ послѣдняго пункта, въ качествѣ грани между Западно-Сибирской и Средне-Сибирской линіями, упомянуто ниже.

наиболѣе населенныхъ земледѣльческихъ раіоновъ Сибири съ черноземною почвою (до р. Иртыша), въ восточной же части, на протяженіи 393 верстъ, пересѣкаетъ заболоченную Барабинскую степь, которая начала заселяться лишь послѣ принятія Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги мѣръ къ ея осушенію.

Для потребностей желѣзной дороги на протяженіи линіи было занято 15.362 десятины (или 11 дес. на версту); изъ нихъ 9.362 дес., принадлежащихъ казнѣ, и 2.577 дес.—сибирскому казачьему войску; средняя стоимость отчужденныхъ земель составила со всѣми накладными расходами 24 р. 10 к. за десятину, причемъ въ этотъ расчетъ не вошли, какъ занятыя безвозмездно, всѣ земли, принадлежавшія казнѣ и Кабинету Его Величества.

Строительныя работы на первомъ участкѣ Западно-Сибирской линіи (отъ Челябинска до Омска) были начаты вслѣдъ за утвержденіемъ его строительной стоимости Государственнымъ Совѣтомъ—7 іюля 1892 г. Что касается второго участка разсматриваемой желѣзной дороги, то начало работъ на его протяженіи было разрѣшено въ слѣдующемъ году, по Высочайше утвержденному, 27 февраля 1893 г., журналу Комитета Сибирской желѣзной дороги. Одновременно съ этимъ, Комитетомъ было разрѣшено и нѣсколько другихъ вопросовъ, относившихся къ сооруженію Западно-Сибирской линіи, а именно:

1) Граница между этой линіей и Средне-Сибирскимъ участкомъ была установлена на правомъ берегу р. Оби (вмѣсто ст. Почитанской, считавшейся предѣльнымъ пунктомъ Западно-Сибирской линіи въ 1891—1892 г.г.), во вниманіе къ указанію министра путей сообщенія на выгоды, которыя извлекла бы Средне-Сибирская дорога отъ примыканія въ западной ея части къ судоходной рѣкѣ.

2) Взамѣнъ первоначально проектированнаго, въ видахъ удешевленія строительной стоимости Западно-Сибирской желѣзной дороги, устройства временныхъ паровыхъ переправъ черезъ р.р. Иртышъ и Обь, Комитетъ разрѣшилъ сооруженіе черезъ эти рѣки постоянныхъ мостовъ [1]). По этому вопросу Комитетъ

[1]) Выс. утв., 27 февраля 1893 г., положеніе Комитета Сибирской жел. дор.

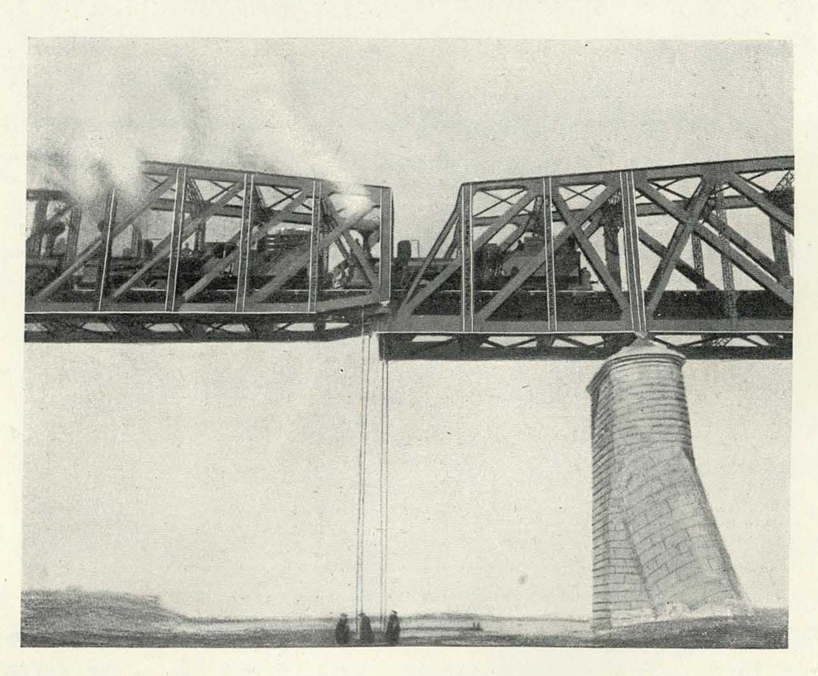
согласился съ мнѣніемъ министра путей сообщенія, что отсутствіе постоянныхъ мостовъ черезъ сибирскія рѣки весьма стѣснило бы эксплоатацію дороги, въ виду того, что расходы, вызываемые затруднительностью переправъ черезъ эти рѣки, сократили бы развитіе движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ, а, съ другой стороны, увеличили бы издержки эксплоатаціи послѣдней. Вмѣстѣ съ тѣмъ, по объясненію министра финансовъ, устройство постоянныхъ мостовъ не только не задержало бы общаго хода работъ, но послужило бы къ большему ускоренію послѣдняго, такъ какъ по окончаніи мостовъ получилась бы возможность непрерывнаго сообщенія между отдѣльными строительными участками.

Въ виду послѣдовавшаго разрѣшенія вопроса о постройкѣ мостовъ, министромъ путей сообщенія была вновь составлена расцѣночная вѣдомость на работы по сооруженію 1 участка Западно-Сибирской линіи (отъ Челябинска до Омска), которая вмѣстѣ съ таковою же вѣдомостью для 2-го участка (отъ Омска до Оби), составленною на основаніи результатовъ изысканій, была въ апрѣлѣ 1893 г. внесена на разсмотрѣніе Комитета Сибирской желѣзной дороги, причемъ, согласно этимъ расцѣночнымъ вѣдомостямъ, общая строительная стоимость Западно-Сибирской желѣзной дороги была установлена въ суммѣ 47.369.367 руб. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Комитетомъ были одобрены выработанныя министерствомъ путей сообщенія техническія условія постройки Западно-Сибирской линіи, о которыхъ было упомянуто выше.

Весною 1893 г. была начата постройка и 2-го участка разсматриваемой линіи. Работы шли столь успѣшно, что 30 августа 1894 г. могло уже быть открыто временное движеніе до Омска. Укладка пути на 2-мъ участкѣ отъ Омска до Оби была окончена 19 августа 1895 г., а съ 15 октября того же года открылось временное движеніе по всей Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ лишь съ пересадкою и перегрузкою въ Омскѣ для переправы черезъ р. Иртышъ, въ виду неготовности на этой рѣкѣ желѣзнодорожнаго моста. Безпересадочное движеніе началось съ 17 марта 1896 года, и 1 октября того же года послѣдовала передача дороги въ эксплоатацію съ открытіемъ на ней правильнаго постояннаго движенія поѣздовъ до лѣваго берега



Сибирскій поѣздъ прямого сообщенія (салонъ-столовая).



Сооруженіе консольнаго моста черезъ рѣку Обь на Сибирской ж. д.; соединеніе пролетовъ консольнаго и свободнаго.

Т-во Голике и Вильборгъ.

р. Оби; мостъ черезъ эту рѣку былъ открытъ 31 марта 1897 г.

Строителямъ Западно-Сибирской линіи пришлось преодолѣть существенныя затрудненія, несмотря на благопріятный для постройки рельефъ мѣстности. Сюда относилась прежде всего непродолжительность рабочаго періода, составлявшаго, при краткости лѣта, лишь 120 дней въ году; вслѣдствіе этого многія работы, въ особенности по искусственнымъ сооруженіямъ и постройкѣ зданій, выполнялись зимой. Далѣе, заготовка строительныхъ матеріаловъ затруднялась полнымъ отсутствіемъ таковыхъ вблизи линіи, недостаточностью перевозочныхъ средствъ и бездорожьемъ; для преодолѣнія этихъ препятствій оказалось необходимымъ произвести дополнительныя затраты на обзаведеніе обозами, лошадьми, пароходами и баржами, а также на устройство дорогъ, временныхъ мостовъ, помѣщеній для рабочихъ, кирпичныхъ, известковыхъ и лѣсопильныхъ заводовъ. Недостатокъ же рабочихъ рукъ побудилъ строительное управленіе при производствѣ земляныхъ работъ выписать изъ Америки особыя землекопныя машины, пользованіе которыми значительно ускорило и удешевило земляныя работы.

Особенно затруднительна была доставка на линію *лѣса*, который, кромѣ незначительнаго количества, подвезеннаго съ небольшихъ разстояній (изъ казенныхъ дачъ курганскаго лѣсничества), вывозился изъ очень отдаленныхъ мѣстъ, а именно: 1) изъ г. Уфы черезъ Челябинскъ, 2) изъ Тарскаго уѣзда Тобольской губерніи, откуда лѣсъ сначала доставлялся на берегъ р. Иртыша, обрабатывался хозяйственнымъ способомъ на лѣсопильныхъ заводахъ, перевозился на баржахъ въ омскій складъ и затѣмъ направлялся гужомъ къ мѣсту работъ, и 3) съ береговъ р. Оби, откуда лѣсъ доставлялся частью гужомъ, частью сплавомъ.

Равнымъ образомъ встрѣчались затрудненія и по заготовкѣ камня и кирпича; такъ, напр., для моста черезъ р. Иртышъ и для станціи въ Омскѣ камень доставлялся частью по желѣзной дорогѣ изъ Челябинска — за 740 вер. и съ береговъ Оби — за 580 вер., частью же водою на баржахъ съ берега Иртыша изъ карьеровъ, находившихся на 900 вер. по рѣкѣ выше моста. Въ зависимости

отъ этого желѣзные мосты съ каменными опорами были устроены лишь черезъ большія рѣки, съ сильными ледоходами (р.р. Тоболъ, Ишимъ, Иртышъ и Обь), остальные же мосты были построены деревянными, въ предположеніи постепенной замѣны ихъ впослѣдствіи желѣзными. Столь же неблагопріятнымъ условіемъ оказалась крайняя недостаточность въ раіонѣ линіи песка для балласта; вслѣдствіе рѣдкости балластныхъ карьеровъ и удаленности ихъ отъ линіи (до 40 вер.), балластировка пути представляла большія затрудненія и требовала значительной развозки по линіи [1]).

Существенныя неудобства встрѣчались и при устройствѣ водоснабженія, такъ какъ, несмотря на обиліе озеръ вдоль линіи, на нѣкоторыхъ станціяхъ ими нельзя было воспользоваться вслѣдствіе горько-солености или же значительной жесткости воды, въ виду чего на 7 станціяхъ и 1 разъѣздѣ пришлось прибѣгнуть къ устройству водоснабженія изъ артезіанскихъ скважинъ. При этомъ добывавшаяся изъ такихъ скважинъ вода также отличалась жесткостью, въ виду чего пришлось пользоваться особыми приборами для химической очистки воды посредствомъ извести и соды.

Для ускоренія постройки въ предѣлахъ ассигнованной суммы, начальникомъ работъ были приняты мѣры къ возможно скорѣйшему окончанію сооруженія полотна пути, устройства деревянныхъ мостовъ и укладки рельсовъ съ тѣмъ, чтобы уже по открытіи движенія подвозить матеріалы, необходимые для окончанія остальныхъ работъ. Такой порядокъ постройки былъ въ 1895 г. вполнѣ одобренъ Выс. учр. коммисіею для изслѣдованія на мѣстѣ дѣла сооруженія Сибирскаго пути, признавшей, что управленіе по постройкѣ Западно-Сибирской дороги руководствовалось въ своей дѣятельности обдуманнымъ, сообразованнымъ съ мѣстными условіями и практически выполнимымъ планомъ работъ, приведшимъ къ болѣе раннему, чѣмъ предполагалось, открытію временнаго движенія на Западно-Сибирской линіи.

---

1) Всѣ матеріалы и предметы заводскаго и фабричнаго производствъ, необходимые для работы и оборудованія дороги, были изготовлены въ Россіи изъ русскихъ матеріаловъ и доставлялись по желѣзной дорогѣ до Челябинска, или же до Тюмени и затѣмъ до Омска или Кривощекова водою, а изъ этихъ послѣднихъ пунктовъ развозились черезъ Челябинскъ по линіи.

Для исполненія работъ и заготовокъ на мѣстѣ не оказалось солидныхъ предпринимателей, а нашлось лишь нѣсколько пріѣзжихъ надежныхъ лицъ, которыя пожелали взять работы съ подряда, такъ что, кромѣ большей части земляныхъ работъ, постройки большихъ мостовъ, укладки и балластировки пути, почти всѣ остальныя работы и заготовки, или 23% общаго количества всѣхъ работъ, пришлось исполнить хозяйственнымъ способомъ [1]).

Хозяйственныя работы и заготовки производились при постройкѣ Западно-Сибирской желѣзной дороги частью начальниками участковъ и дистанцій, частью же агентами образованнаго при строительномъ управленіи особаго отдѣла хозяйственныхъ работъ, причемъ въ послѣднемъ случаѣ на обязанности начальниковъ участковъ и дистанцій оставалось лишь наблюденіе за правильностью работъ въ техническомъ отношеніи.

Отдѣлъ хозяйственныхъ работъ, составлявшій особенность управленія по постройкѣ Западно-Сибирской линіи, въ сравненіи съ другими участками Сибирской магистрали, имѣлъ своею задачею общее наблюденіе за ходомъ этихъ работъ и руководство ими, а также провѣрку счетоводства по нимъ и составленіе общаго строительнаго отчета по указанной линіи. Въ виду крупныхъ размѣровъ работъ и заготовокъ, подлежавшихъ исполненію хозяйственнымъ способомъ и раскинутыхъ при этомъ на большомъ протяженіи линіи, а также трудности снабженія постройки необходимыми матеріалами, отдѣлъ хозяйственныхъ работъ оказалъ управленію по постройкѣ Западно-Сибирской линіи весьма существенное содѣйствіе въ правильной организаціи этихъ работъ, и согласно заявленію, сдѣланному осенью 1895 года Высочайше учрежденной коммисіи Н. П. Петрова главнымъ контролеромъ по постройкѣ названной линіи, много способствовалъ пониженію цѣнъ какъ на работы, такъ и на матеріалы.

Удачной организаціи хозяйственныхъ работъ соотвѣтствовалъ, по удостовѣренію предсѣдателя вышеозначенной коммисіи, полный порядокъ въ счетоводствѣ и отчетности. Подобная постановка дѣла

---

1) На участкахъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги количество работъ, исполненныхъ хозяйственнымъ способомъ, не превышало 12—20 %.

свидѣтельствовала о выдающейся опытности въ желѣзнодорожномъ строительствѣ начальника работъ на Западно-Сибирской линіи; этимъ же объясняется полученіе крупнаго сбереженія по постройкѣ, несмотря на всѣ ея трудности. По даннымъ строительнаго отчета полная строительная стоимость линіи съ подвижнымъ составомъ опредѣлилась въ 46.124.698 р. (или 34.658 р. на версту), т. е. на 1.244.669 р. менѣе предназначенной по утвержденнымъ расцѣночнымъ вѣдомостямъ суммы (47.369.367 р.). За вычетомъ изъ приведенной цифры стоимости подвижнаго состава, стоимость собственно строительныхъ работъ на Западно-Сибирской линіи опредѣляется въ 37.571.940 р. (или 28.295 р. на вер.); съ прибавленіемъ же кредитовъ, израсходованныхъ на изысканія этой линіи, а также ассигнованныхъ въ 1896—1902 г.г. на пріобрѣтеніе дополнительнаго подвижнаго состава и на увеличеніе оборотнаго капитала линіи, общая стоимость Западно-Сибирской желѣзной дороги составила 51.110.397 р., или 38.487 р. на версту.

Постройка Екатеринбурго-Челябинской вѣтви.

Непосредственную связь съ Западно-Сибирской линіей имѣетъ *соединительная вѣтвь* между этою линіею и Уральскою желѣзною дорогою—*Екатеринбурго-Челябинская линія*. На важное значеніе этой дороги для горнозаводской промышленности Урала было впервые указано Комитету Министровъ еще въ 1884 г. министромъ путей сообщенія Посьетомъ, заявлявшимъ о необходимости провести рельсовый путь къ Сибири черезъ Самару, Уфу и Челябинскъ (см. выше, гл. I). Вслѣдъ за этимъ, въ 1884—1885 г.г. были произведены желѣзнодорожныя изысканія между г.г. Екатеринбургомъ и Міасомъ инженеромъ Падалка по восточному склону Урала.

Результатами этихъ изысканій не были, однако же, удовлетворены уральскіе заводы, расположенные на западномъ склонѣ хребта; вслѣдствіе ихъ ходатайствъ, поддержанныхъ Екатеринбургскою городскою думою, министромъ путей сообщенія предположено было произвести новыя изысканія за счетъ казны по направленію, охватывающему возможно большее число уральскихъ заводовъ. Министръ финансовъ Вышнеградскій призналъ, однако, производство такихъ изысканій за счетъ казны, въ виду ограниченности средствъ государственнаго казначейства, несвое-



Постройка Екатеринбурго-Челябинской жел. дор.



Прибытіе перваго сибирскаго поѣзда въ Курганъ (1893 г.).

Т-во Голике и Вильборгъ.

временнымъ, а потому министерствомъ путей сообщенія было предложено владѣльцамъ уральскихъ заводовъ, заинтересованнымъ въ проведеніи линіи, произвести изысканія на собственный счетъ. Предложеніе это было принято товариществомъ Сергинско-Уфалейскихъ горныхъ заводовъ, предоставившихъ на этотъ предметъ въ распоряженіе министерства путей сообщенія сумму въ 9.000 р., на которую желаемыя изысканія и были произведены въ 1892 г. начальникомъ Уральской дороги, инженеромъ Замятинымъ.

Необходимость постройки соединительной линіи между г. Екатеринбургомъ и Златоусто-Челябинскою дорогою была окончательно признана особымъ совѣщаніемъ по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги 1892 г., которое и считало нужнымъ ассигновать на сооруженіе этой соединительной линіи 7,7 мил. р.

Между тѣмъ, съ осуществленіемъ разсматриваемой линіи связывались и весьма разнообразные мѣстные интересы: кромѣ оживленія уральской горной промышленности, соединеніемъ Уральской дороги съ общею желѣзнодорожною сѣтью и облегченіемъ сбыта уральскихъ грузовъ какъ въ Европейскую Россію, такъ и въ Сибирь, отъ новой линіи ожидались выгоды и для земледѣльческаго раіона, расположеннаго къ востоку отъ Уральскаго хребта. Трудность одновременнаго удовлетворенія всѣхъ этихъ потребностей осложнялась и тѣмъ, что даже по отношенію къ горной промышленности не было возможнымъ достигнуть единообразнаго разрѣшенія вопроса, такъ какъ предположенія о проведеніи линіи по одному изъ склоновъ Урала вызывали возраженія со стороны владѣльцевъ заводовъ, расположенныхъ по другой сторонѣ хребта. Указанныя обстоятельства побуждали правительство выказать особую осмотрительность при выборѣ направленія этой линіи, почему этотъ вопросъ восходилъ дважды на разсмотрѣніе Комитета Сибирской желѣзной дороги. Уже въ февралѣ 1893 г. министръ путей сообщенія представилъ Комитету свои соображенія о желательности выбора для соединительной линіи между Уральской и Златоусто-Челябинскою дорогами направленія отъ Екатеринбурга на Міасъ, въ виду того, что при принятіи варіанта Екатеринбурго-Челябинскъ пробѣгъ уральскихъ горно-

заводскихъ грузовъ, отправляемыхъ въ Европейскую Россію, увеличился бы на 90 вер. въ сравненіи съ первымъ направленіемъ, между тѣмъ какъ при проведеніи по другому болѣе восточному направленію, изслѣдованному при изысканіяхъ (отъ Челябинска до ст. Островской Уральской, нынѣ Пермской, дороги), линія, хотя и пройдетъ по хлѣбородной мѣстности и будетъ короче другихъ варіантовъ (имѣя длину въ 150 вер.), но оставитъ въ сторонѣ уральскіе горные заводы.

Представленіе это было разсмотрѣно во второмъ засѣданіи Комитета Сибирской желѣзной дороги (16 февраля 1893), причемъ Комитетъ присоединился къ заключенію министра финансовъ о необходимости располагать болѣе подробными и точными данными о прорѣзываемомъ проектируемою линіею краѣ и его экономическихъ потребностяхъ. Такимъ образомъ, Высочайше утвержденнымъ, 27 февраля 1893 г., журналомъ Комитета было положено подвергнуть разсматриваемое дѣло пересмотру, учредивъ для подробной и всесторонней его разработки особую коммисію при министерствѣ путей сообщенія.

Коммисія эта, образованная въ мартѣ 1893 г. изъ представителей министерствъ: путей сообщенія, финансовъ, внутреннихъ дѣлъ и государственныхъ имуществъ и государственнаго контроля, находя, что собранныя по порученному ей вопросу данныя недостаточны для принятія окончательнаго рѣшенія, считала необходимымъ предварительно произвести въ раіонахъ спорныхъ направленій подробныя техническія и экономическія изысканія, которыя и были разрѣшены въ іюнѣ 1893 г., съ отпускомъ на производство ихъ 60.000 р. [1]).

Результаты изысканій, произведенныхъ въ теченіе лѣта 1893 г. особою смѣшанною коммисіею, были разсмотрѣны весною 1894 г. совѣтомъ управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, высказавшимся за проведеніе соединительной вѣтви между Уральской и Сибирской линіями по западному склону Уральскаго хребта—въ направленіи Челябинскъ-Екатеринбургъ, при которомъ достигается наилучшее согласованіе интересовъ передвиженія

---

[1]) Выс. утв., 3 іюня 1893 г., положеніе Комитета Сиб. ж. д.

горнозаводскихъ грузовъ средняго Урала и хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ съ юга на Уралъ для продовольствія горнозаводскаго населенія. Съ такимъ заключеніемъ согласился и министръ путей сообщенія Кривошеинъ, который и ходатайствовалъ въ мартѣ 1894 г. передъ Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги объ утвержденіи вышеуказаннаго направленія соединительной вѣтви и о разрѣшеніи приступа къ сооруженію послѣдней на основаніи выработанныхъ для нея расцѣночныхъ вѣдомостей и техническихъ условій.

Эти предположенія встрѣтили, при ихъ обсужденіи въ Комитетѣ, полное сочувствіе министра финансовъ, который находилъ, что рельсовый путь отъ Челябинска до Екатеринбурга, служа прежде всего, по мѣрѣ возможности, горнопромышленнымъ нуждамъ, удовлетворяетъ въ то же время транзиту сибирскихъ грузовъ и не обходитъ главнаго центра Урала (г. Екатеринбурга). Если же проектируемая линія и не окажетъ непосредственнаго вліянія на мѣстное сельское хозяйство (земледѣльческаго раіона Шадринскаго уѣзда), то, по мнѣнію С. Ю. Витте, въ данномъ положеніи нѣтъ возможности примирить всѣ интересы, почему и приходится оставить безъ удовлетворенія одну изъ мѣстныхъ потребностей, въ видахъ обезпеченія болѣе настоятельныхъ.

Это заключеніе было поддержано и министромъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ, который присовокупилъ, что интересы земледѣльческаго раіона, имѣющаго центромъ своимъ г. Шадринскъ, могли бы быть удовлетворены въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ проведеніемъ къ этому городу особой питательной вѣтви.

Соглашаясь съ приведенными доводами, Комитетъ присоединился къ заявленію статсъ-секретаря гр. Д. М. Сольскаго, высказавшаго, что, при невозможности одновременнаго удовлетворенія весьма разнообразныхъ государственныхъ потребностей сооруженіемъ соединительной линіи между Уральскою и Сибирскою жел. дор., слѣдуетъ остановиться на предположеніи, обезпечивающемъ самыя настоятельныя изъ нихъ, т. е. избрать проектированное направленіе отъ Челябинска на Кыштымъ, по западному склону Урала, до г. Екатеринбурга. Комитетъ

одобрилъ также и остальныя предположенія министра путей сообщенія относительно приступа къ работамъ на разсматриваемой линіи въ 1894 году, отпуска на этотъ предметъ въ томъ же году 4 мил. руб. и техническихъ условій постройки, а равно относительно установленія общей строительной стоимости Екатеринбурго-Челябинской линіи въ суммѣ 6.475.258 р. Положеніе Комитета удостоилось Высочайшаго утвержденія 7 мая 1894 г.

По окончательно принятому, такимъ образомъ, направленію линія, начинаясь отъ ст. Екатеринбургъ, идетъ по горной и пересѣченной мѣстности и на 40-й верстѣ переходитъ на западный склонъ Уральскаго хребта, пройдя затѣмъ нѣкоторое разстояніе по этому склону, снова подымается на хребетъ, вступаетъ на 108 верстѣ на вершину хребта и идетъ далѣе по крутому и изрѣзанному косогору, пересѣкая многочисленные овраги и рѣчки. Перейдя вновь хребетъ, линія съ 176 вер. спускается по восточному склону Урала въ равнину до Челябинска, при чемъ проходитъ черезъ заводы Кыштымскій и Уфалейскій, оставляя въ близкомъ разстояніи заводы Каслинскій, Полевскій и Сѣверскій. Общая длина линіи составляла по проектамъ 235,6 вер., по окончаніи же постройки, опредѣлилась въ 225,8 вер. Что касается до утвержденныхъ въ 1894 г. техническихъ условій Екатеринбурго-Челябинской линіи, то они были составлены по образцу условій Западно-Сибирской желѣзной дороги, съ нѣкоторыми лишь отступленіями, въ зависимости отъ характера пересѣкаемой линіею мѣстности. Отступленія эти заключались, главнымъ образомъ, въ допущеніи нѣсколько большихъ продольныхъ уклоновъ [1]), въ устройствѣ всѣхъ путевыхъ и станціонныхъ построекъ на каменныхъ фундаментахъ и въ возведеніи на всѣхъ станціяхъ пассажирскихъ помѣщеній.

Сооруженіе Екатеринбурго-Челябинской дороги производилось управленіемъ по постройкѣ Западно-Сибирской линіи подъ главнымъ руководствомъ строителя послѣдней, инженера К. Я. Михайловскаго. Для надобностей постройки было отчуждено 1919 дес. (или $8^1/_2$ дес. на вер.) изъ владѣнія уральскихъ горныхъ заводовъ и

---

1) До 0,0113 саж. на прямыхъ частяхъ пути и до 0,010 саж. при предѣльномъ радіусѣ закругленій (250 саж.).

г. Екатеринбурга, причемъ средняя цѣна десятины со всѣми накладными расходами составила 35 р. 68 к. Строительныя работы были начаты на небольшомъ протяженіи между г. Челябинскомъ и р. Міасъ въ 1893 г., по всей же линіи къ работамъ было приступлено въ 1895 г. По первоначальному плану предполагалось открыть временное движеніе на линіи въ 1896 г., вслѣдствіе же выяснившейся необходимости въ доставкѣ съ Урала зимою 1895—1896 г.г. рельсовъ и мостового желѣза на Средне-Сибирскую линію, производство работъ на Екатеринбурго-Челябинской линіи было усилено: въ сентябрѣ 1895 г. началась укладка пути, которая была окончена 12 ноября 1895 г., а 1 декабря того же года на дорогѣ было открыто временное движеніе.

Столь успѣшный ходъ строительныхъ работъ былъ отмѣченъ коммисіею Н. П. Петрова, признавшей при осмотрѣ дороги осенью 1895 г., что сооруженіе, хотя бы вчернѣ, линіи протяженіемъ въ 225 в. въ теченіе одного рабочаго періода, при значительномъ количествѣ каменныхъ искусственныхъ сооруженій, и открытіе, сверхъ того, на этой линіи временнаго движенія свидѣтельствовали какъ объ энергіи и распорядительности начальника работъ, такъ и о плодотворныхъ трудахъ и усиліяхъ непосредственныхъ руководителей и исполнителей на мѣстахъ строительныхъ работъ.

По сравненію съ Западно-Сибирской желѣзной дорогой, постройка Екатеринбурго-Челябинской соединительной линіи находилась въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ относительно доставки и подвозки матеріаловъ (камня, извести, лѣса и песку), хотя веденіе работъ было сопряжено съ нѣкоторыми трудностями, какъ то: отсутствіемъ дорогъ, суровостью и продолжительностью зимняго періода и необходимостью производить довольно значительное количество земляныхъ работъ въ тяжелыхъ грунтахъ.

Постройка Екатеринбурго-Челябинской линіи была окончена и дорога передана въ правильную эксплоатацію 10 октября 1896 г. Дѣйствительная стоимость сооруженія линіи, по составленіи строительнаго отчета, выяснилась въ размѣрѣ 6.202.640 р. (или 27.567 р. на версту), т. е. съ сбереженіемъ въ 272.618 р., противъ утвержденной въ 1894 г. расцѣночной вѣдомости; общій же

размѣръ кредитовъ, ассигнованный на постройку этой вѣтви и ея изысканія, составляетъ 6.535.258 р. или 29.046 р. на версту.

Сооруженіе Средне-Сибирской линіи.

Продолженіемъ Западно-Сибирской линіи къ востоку отъ р. Оби является *Средне-Сибирская* желѣзная дорога. Какъ было указано въ I главѣ настоящаго очерка, мысль о необходимости сооруженія этой линіи была высказана еще въ 1886 г. гр. А. П. Игнатьевымъ, а въ 1887 г. со взглядомъ этого администратора согласилось и особое совѣщаніе четырехъ министровъ. Въ концѣ 80-хъ годовъ сооруженію Средне-Сибирской линіи придавалось особо важное значеніе и постройка ея разсматривалась еще внѣ связи съ общею рельсовою сѣтью Имперіи, причемъ предѣльными пунктами ея намѣчались, съ одной стороны—г. Томскъ, соединенный воднымъ паровымъ путемъ съ Екатеринбурго-Тюменскою линіею, а съ другой—г. Иркутскъ. Между этими двумя городами и были предприняты въ 1887—1888 г.г. первоначальныя изысканія, разрѣшенныя вышеупомянутымъ совѣщаніемъ 1887 г. Изысканія эти, производившіяся въ мѣстности, весьма мало изслѣдованной и мало извѣстной по своимъ климатическимъ и бытовымъ условіямъ, не могли дать всѣхъ необходимыхъ свѣдѣній для окончательнаго выбора направленія линіи и для составленія общаго проекта дороги и проектовъ отдѣльныхъ сооруженій; вмѣстѣ съ тѣмъ, не могло быть собрано и достаточныхъ данныхъ для опредѣленія стоимости будущихъ работъ. Въ виду этого въ 1892 г., когда уже было окончательно рѣшено провести сплошной рельсовый путь черезъ Сибирь, управлявшій въ то время министерствомъ путей сообщенія, С. Ю. Витте, вошелъ въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ, въ которомъ указывалъ, что произведеннымъ въ 1887—1888 г.г. изысканіямъ можетъ быть придаваемо значеніе лишь предварительныхъ, и ходатайствовалъ объ отпускѣ кредита въ 200.000 р. для производства окончательныхъ изысканій отъ ст. Почитанской (гдѣ предполагался тогда конечный пунктъ Западно-Сибирской линіи) до Иркутска. Ходатайство это было уважено Государственнымъ Совѣтомъ [1]), и въ 1892 г. были начаты изысканія, которыя въ томъ же году были доведены

[1]) Выс. утв., 18 іюня 1892 г., мнѣніе Гос. Совѣта.

до г. Маріинска. Между тѣмъ особымъ совѣщаніемъ о постройкѣ Сибирской магистрали Средне-Сибирская линія была отнесена къ участкамъ 1-й очереди, въ виду чего министръ путей сообщенія уже въ началѣ слѣдующаго 1893 г. внесъ въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги представленіе объ утвержденіи направленія вышеназванной линіи, отъ Оби [1]) черезъ Маріинскъ (южнѣе ст. Почитанской, съ цѣлью сокращенія длины линіи) и далѣе по линіи, имѣвшейся въ виду еще совѣщаніемъ 4-хъ министровъ (1887 г.), т. е. на г.г. Ачинскъ, Красноярскъ, Канскъ, Нижнеудинскъ и Иркутскъ. Такое направленіе Средне-Сибирской линіи было вполнѣ одобрено Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги 10 февраля 1893 г., причемъ Комитетъ находилъ, что прокладка линіи сѣвернѣе, съ приближеніемъ ея къ тайгѣ и тундрамъ, вызвала бы увеличеніе протяженія всѣхъ мостовъ (такъ какъ пришлось бы пересѣкать рѣки въ нижнемъ ихъ теченіи); проведеніе же дороги южнѣе, по отрогамъ Алтайскихъ и Саянскихъ горъ, чрезвычайно затруднило бы работы и возвысило бы ихъ стоимость. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ считалъ возможнымъ предоставить министру путей сообщенія, сохраняя общее направленіе линіи, дѣлать въ послѣднемъ частичныя измѣненія, которыя по окончательнымъ изысканіямъ могутъ быть признаны необходимыми для сокращенія стоимости дороги [2]). Утвержденное такимъ образомъ направленіе Средне-Сибирской линіи можетъ быть опредѣлено въ слѣдующихъ общихъ чертахъ: начинаясь отъ р. Оби (55^0 сѣв. широты) линія идетъ на сѣверо-востокъ до г. Маріинска (353-я вер. отъ Оби) и затѣмъ, придерживаясь 56^0 сѣв. широты, направляется на г. Ачинскъ (542-я вер.), Красноярскъ (708-я вер.), послѣ котораго пересѣкаетъ р. Енисей. Далѣе, линія продолжаетъ идти въ восточномъ направленіи до г. Канска (933-я вер.), и затѣмъ, поворачивая къ юго-востоку, проходитъ близъ г. Нижнеудинска (1236-я вер., $54^3/_4{}^0$ сѣв. шир.) и оканчивается на лѣвомъ берегу р. Ангары, у г. Иркутска (1715-я вер., $51^1/_4{}^0$ сѣв. шир.).

---

[1]) Какъ было указано выше, примыканіе Средне-Сибирской линіи къ р. Оби представляло существенныя выгоды для доставки на эту линію строительныхъ матеріаловъ.

[2]) Выс. утв., 27 февраля 1893 г., особый журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Пересѣкаемая линiею мѣстность имѣетъ волнистый характеръ до Ачинска, далѣе же къ востоку—гористый, со значительнымъ числомъ большихъ рѣкъ и рѣчекъ и промежуточныхъ водораздѣловъ, имѣющихъ поперечное къ линiи направленiе; послѣднее обстоятельство, при довольно большой высотѣ нѣкоторыхъ водораздѣловъ и сравнительно незначительной ширинѣ смежныхъ рѣчныхъ долинъ, и обусловило необходимость примѣненiя горныхъ техническихъ условiй на нѣкоторыхъ участкахъ линiи (наибольшiй уклонъ 0,0174 саж.). Въ отношенiи растительности мѣстность вдоль линiи имѣетъ преимущественно лѣсистый характеръ. Мѣшанная лѣсная растительность, изрѣдка смѣняемая луговыми пространствами и еще рѣже пашнями, мѣстами, на значительномъ протяженiи, прiобрѣтаетъ характеръ дѣвственной, дикой и трудно проходимой тайги, мѣстами же, въ зависимости отъ большей высоты и сухости почвы, переходитъ въ вѣковые исполинскiе хвойные лѣса.

Общее протяженiе таежныхъ мѣстъ, участками отъ 40 до 70 верстъ сплошнымъ протяженiемъ, составляетъ около 300 вер. Начиная отъ г. Марiинска, линiя проходитъ по сравнительно болѣе заселенной части средней Сибири вблизи почтоваго тракта, за исключенiемъ участка между Красноярскомъ и Канскомъ, гдѣ, вслѣдствiе трудности мѣстныхъ условiй, она была отклонена отъ тракта на 30 верстъ въ сторону, для уменьшенiя количества работъ. Для постройки Средне-Сибирской желѣзной дороги было безвозмездно отчуждено Кабинетомъ Его Величества, казною и г.г. Ачинскомъ, Красноярскомъ и Канскомъ до 23,718 дес., или 13,8 дес. на версту дороги.

Вскорѣ послѣ утвержденiя направленiя Средне-Сибирской линiи министръ путей сообщенiя Кривошеинъ внесъ въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги расцѣночную вѣдомость стоимости постройки I участка вышеуказанной линiи, отъ Оби до г. Красноярска, одновременно съ соотвѣтствующими расцѣнками для обоихъ участковъ Западно-Сибирской дороги. При этомъ объяснялось, что особенности мѣстныхъ условiй, при которыхъ должна производиться постройка дорогъ въ Сибири, отдаленность и значительность протяженiй этихъ линiй, а также невозможность

предвидѣть всѣ случайности, которыя могутъ послѣдовать въ теченіе 4 лѣтъ, назначенныхъ на постройку указанныхъ дорогъ, заставляютъ разсматривать внесенныя расцѣночныя вѣдомости какъ предварительныя, а установленныя послѣдними цѣны какъ приблизительныя, которыя при исполненіи работъ, по всей вѣроятности, должны подлежать измѣненію.

Хотя это объясненіе бывшаго министра путей сообщенія касалось расцѣнокъ стоимости какъ Западно-Сибирской линіи, такъ и I-го участка Средне-Сибирской линіи, но оно относилось въ особенности къ расцѣночной вѣдомости послѣднеуказаннаго участка, которая была составлена на основаніи лишь изысканій 1887 — 1888 г.г. и произведеннаго въ 1892 г. изслѣдованія раіона между р. Обью и г. Маріинскомъ. Изысканія дали весьма неполныя свѣдѣнія, причемъ количество и качество предстоявшихъ работъ назначалось во многихъ случаяхъ примѣрно, а стоимость отдѣльныхъ работъ и сооруженій опредѣлялась зачастую нормами, установившимися для постройки желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи.

Несмотря на всю недостаточность добытыхъ такимъ путемъ данныхъ о стоимости сооруженія I участка Средне-Сибирской линіи, отсрочка постройки этого участка могла бы имѣть весьма невыгодныя послѣдствія, задержавъ окончаніе участковъ, отнесенныхъ особымъ совѣщаніемъ 1892 г. къ первой очереди. Уже въ засѣданіи Комитета Сибирской желѣзной дороги 26 мая 1893 г. строительная стоимость I участка Средне-Сибирской линіи была заявлена министромъ путей сообщенія въ суммѣ 29.752.718 р. (вмѣстѣ съ рельсами, скрѣпленіями и подвижнымъ составомъ), причемъ Комитетъ призналъ возможнымъ отпустить часть этой суммы для начала строительныхъ работъ [1]).

Такимъ образомъ приступъ къ постройкѣ Объ-Красноярскаго участка Средне-Сибирской линіи былъ разрѣшенъ до представленія въ центральныя учрежденія какъ общаго проекта дороги, такъ и проектовъ отдѣльныхъ работъ и сооруженій, и мѣстному строительному управленію пришлось производить окончательныя

---

[1]) Окончательная стоимость означеннаго участка опредѣлилась въ 36.102.646 р. или около 50.770 р. на версту дороги (Всепод. отчетъ государственнаго контролера за 1902 г., стр. 94).

изысканія и вырабатывать вышеупомянутые проекты одновременно съ самою постройкою, которая и была начата лѣтомъ 1893 г. подъ руководствомъ инженера Меженинова, производившаго ранѣе изысканія Средне-Сибирской линіи и назначеннаго начальникомъ работъ по этой линіи.

Что касается до II-го участка Средне-Сибирской дороги— отъ Красноярска до Иркутска, то по первоначальному плану постройки Сибирской магистрали, составленному въ министерствѣ путей сообщенія примѣнительно къ срокамъ постройки, установленнымъ особымъ совѣщаніемъ 1892 г., къ укладкѣ пути на этомъ участкѣ предполагалось приступить лишь въ 1896 г., по окончаніи линіи отъ Челябинска до Красноярска. Руководясь этимъ планомъ, начальникъ работъ по постройкѣ Средне-Сибирской линіи въ 1893 г. обратилъ главнѣйшее вниманіе на окончательный выборъ направленія линіи и на работы на I участкѣ ея, изслѣдовавъ въ указанномъ году лишь начало II-го Красноярско-Иркутскаго участка на протяженіи всего около 100 вер. Дальнѣйшія окончательныя изысканія имѣлось въ виду произвести въ 1894—1895 г.г. такъ, чтобы ко времени начала строительныхъ работъ (1896 г.) были подробно выяснены всѣ условія работъ и примѣнительно къ нимъ заблаговременно организовано все дѣло постройки.

Между тѣмъ, уже осенью 1893 г. выяснилась желательность довести Сибирскую желѣзную дорогу до Иркутска двумя годами ранѣе назначеннаго въ 1892 г. срока, т. е. въ 1898 г.; въ зависимости отъ этого министръ путей сообщенія сообщилъ въ февралѣ 1894 г. Комитету свои соображенія о необходимости открыть строительныя работы на всемъ протяженіи отъ Красноярска до Иркутска въ 1894 г. (вмѣсто 1896 г.), указывая, что на основаніи изысканій 1887—1888 г.г. предварительная стоимость II участка Средне - Сибирской линіи опредѣлилась въ 43.900.228 р. [1]); министръ путей сообщенія, вмѣстѣ съ тѣмъ, заявлялъ, что онъ полагалъ внести расцѣночную вѣдомость по сооруженію II участка

---

[1]) Въ позднѣйшихъ представленіяхъ министра путей сообщенія въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги эта цифра нѣсколько измѣнена и предварительная строительная стоимость II участка Средне-Сибирской желѣзной дороги по изысканіямъ 1887—1888 г.г. показана въ суммѣ 43.727.928 р.

Средне-Сибирской линіи въ Комитетъ осенью того же 1894 г., и ходатайствовалъ о разрѣшеніи ему, до утвержденія расцѣнки, приступить къ работамъ по постройкѣ этого участка, руководствуясь при этомъ единичными цѣнами на отдѣльныя работы и сооруженія, обозначенными въ утвержденной уже расцѣночной вѣдомости на сооруженіе I участка Средне-Сибирской дороги.

При обсужденіи изъясненныхъ предположеній Комитетъ усматривалъ, что предположеніями этими обусловливалось нѣкоторое отступленіе отъ общаго порядка, въ которомъ разрѣшается сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій. По объясненію министра финансовъ, разрѣшеніе постройки желѣзной дороги до утвержденія ея строительной стоимости является мѣрою нежелательною по соображеніямъ финансоваго свойства: оно можетъ привести къ довольно значительнымъ передержкамъ противъ подлежащей впослѣдствіи утвержденію расцѣночной вѣдомости уже потому, что цифровыя данныя и исчисленія, на коихъ обыкновенно основывается первоначальная расцѣнка стоимости проектируемой дороги, являются результатомъ огульнаго приблизительнаго расчета и въ виду этого едва-ли могутъ служить руководствомъ и мѣриломъ при производствѣ строительныхъ работъ и заготовокъ.

Несмотря на эти соображенія какъ С. Ю. Витте, такъ и остальные члены Комитета признавали, однако, что проектированный министромъ путей сообщенія порядокъ сооруженія II участка Средне-Сибирской линіи оправдывается необходимостью весьма спѣшнаго завершенія строительныхъ работъ. Въ виду этого, Высочайше утвержденнымъ, 19 февраля 1894 г., положеніемъ Комитета министру путей сообщенія было разрѣшено, впредь до составленія расцѣночной вѣдомости на сооруженіе Красноярско-Иркутскаго участка, расходовать на приступъ къ работамъ по постройкѣ послѣдняго 2.985.000 р.

Изъ изложеннаго видно, что во время разрѣшенія приступа къ работамъ на Красноярско-Иркутскомъ участкѣ (въ 1894 г.) еще не могъ быть опредѣленъ размѣръ суммы, необходимой для постройки указанной линіи; выясненіе этого вопроса какъ мѣстнымъ строительнымъ управленіемъ, такъ и центральными учрежде-

ніями, происходившее въ 1894—1896 г.г., одновременно съ постройкой самой линіи, представляется въ существенныхъ чертахъ въ слѣдующемъ видѣ.

Въ маѣ 1894 г., какъ уже указано выше, былъ окончательно одобренъ ускоренный планъ постройки Сибирской магистрали.

Начальникъ работъ по постройкѣ Средне-Сибирской линіи, на обязанности котораго лежало окончить въ возможно непродолжительномъ времени изысканія и составить на ихъ основаніи расцѣнку строительныхъ работъ, обратилъ главное вниманіе на трассировку линіи въ отношеніи наивыгоднѣйшаго количества земляныхъ работъ, а также числа искусственныхъ сооруженій и длины мостовъ; другія же данныя, необходимыя для составленія расцѣнки, по краткости времени не могли быть собраны съ достаточной полнотой. На основаніи полученныхъ такимъ образомъ свѣдѣній, была составлена расцѣночная вѣдомость, въ которой многія работы, а также единичныя на нихъ цѣны были опредѣлены лишь приблизительно. При разсмотрѣніи этой расцѣнки весною 1895 года въ министерствѣ путей сообщенія (въ бывшемъ совѣтѣ управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги) общая стоимость II участка Средне-Сибирской линіи была опредѣлена въ суммѣ 51.369.901 р., причемъ участвовавшій въ обсужденіи этой расцѣнки начальникъ работъ по постройкѣ Средне-Сибирской линіи, инженеръ Межениновъ, остался по нѣкоторымъ вопросамъ при особомъ мнѣніи и считалъ необходимымъ повысить вышеуказанную сумму на 1 мил. руб.

Министръ путей сообщенія кн. М. И. Хилковъ, представляя Комитету Сибирской желѣзной дороги объясненіе разницы вновь опредѣленной стоимости Красноярско-Иркутскаго участка отъ первоначально исчисленной (въ размѣрѣ 43,7 мил. р.), указывалъ, что «утвержденныя для Сибирской желѣзной дороги техническія условія для ея сооруженія потребовали во многихъ случаяхъ измѣненія первоначальнаго проекта дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ увеличенія количества и стоимости работъ». По поводу же мнѣнія начальника работъ о необходимости увеличить итоговую сумму стоимости Красноярско - Иркутской линіи на 1 мил. р. кн. М. И. Хилковъ объяснялъ, что, какъ показалъ опытъ по-

стройки другихъ участковъ Сибирской желѣзной дороги [1]), установленныя расцѣночными вѣдомостями единичныя цѣны весьма часто измѣняются въ сторону увеличенія отъ различныхъ причинъ, не зависящихъ отъ управленія работъ, въ виду чего заявленіе начальника работъ необходимо имѣть въ виду на случай, если вслѣдствіе измѣнившихся обстоятельствъ потребовалось бы для окончанія дороги ассигнованіе дополнительнаго кредита.

Между тѣмъ разсмотрѣніе новой расцѣночной вѣдомости Красноярско-Иркутскаго участка въ Сибирскомъ Комитетѣ совпало съ отправленіемъ въ Сибирь Высочайше учрежденной подъ предсѣдательствомъ Н. П. Петрова коммисіи для изслѣдованія на мѣстѣ постройки магистрали. Комитетъ, въ видахъ соблюденія всемѣрной осмотрительности въ распоряженіи строительными средствами, предпочелъ, впредь до представленія указанною коммисіею своего заключенія по вопросу о стоимости сооруженія Красноярско-Иркутскаго участка, утвердить временно означенную стоимость въ общей суммѣ первоначально составленной расцѣнки, т. е. въ 43.727.728 р. [2]).

Коммисія Н. П. Петрова, руководствуясь стремленіемъ по возможности удешевить постройку (для чего, напр., она указала на цѣлесообразность замѣны во многихъ мѣстахъ каменныхъ трубъ и мостовъ деревянными), опредѣлила предполагаемую строительную стоимость II участка Средне-Сибирской линіи въ 50.197.977 р., т. е. съ уменьшеніемъ представленной въ 1895 г. расцѣнки на 1.171.924 р. Съ своей стороны, начальникъ работъ въ началѣ 1896 г. представилъ въ министерство путей сообщенія новую расцѣночную вѣдомость, въ которой стоимость разсматриваемаго участка исчислялась въ 53.444.435 р., или на 3.246.458 р. болѣе опредѣленія коммисіи Петрова; это превышеніе было мотивировано вновь измѣнившимися обстоятельствами, которыя имѣли мѣсто уже послѣ отъѣзда коммисіи изъ Сибири и выразились въ значительномъ поднятіи цѣнъ на

---

[1]) Здѣсь имѣлась въ виду Южно-Уссурійская линія, по постройкѣ которой въ 1895 г. уже выяснился перерасходъ.

[2]) Выс. утв., 5 іюля 1895 г., журналъ Комитета Сибирской жел. дор.

предметы первой необходимости и на рабочія руки, вызванномъ недородомъ хлѣбовъ, бывшимъ лѣтомъ 1895 г. въ Красноярскомъ и Канскомъ округахъ, а также безснѣжной зимой 189⁵/₆ г.г.

Въ апрѣлѣ 1896 г. Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги были разсмотрѣны какъ предположенія коммисіи Н. П. Петрова, такъ и представленныя министромъ путей сообщенія соображенія инженера Меженинова, причемъ Комитетъ согласовалъ между собою тѣ и другія заключенія, утвердивъ исчисленную коммисіею стоимость Красноярско-Иркутскаго участка въ 50.197.977 р. съ предоставленіемъ министрамъ финансовъ и путей сообщенія и государственному контролеру, по взаимному ихъ соглашенію, въ случаѣ недостаточности вышепоказанной суммы (вслѣдствіе повышенія цѣнъ на работы), расходовать дополнительно на постройку Красноярскъ-Иркутскаго участка до 3.246.000 р., т. е. разницу между исчисленіями коммисіи и инженера Меженинова [1]).

Въ 1897 г. въ строительную стоимость II участка Средне-Сибирской линіи Комитетомъ была внесена поправка, въ смыслѣ ея уменьшенія на 42.601 р. [2]), и такимъ образомъ общая сумма, разрѣшенная къ расходованію для постройки названнаго участка, составила 53.401.376 р.

Вышеизложенныя данныя о постепенности, въ которой выяснялся размѣръ этого послѣдняго расхода, служа примѣромъ крайней осмотрительности, проявленной Комитетомъ при ассигнованіи кредитовъ на сооруженіе магистрали, въ то же время показываютъ, что уже при опредѣленіи окончательныхъ размѣровъ строительной стоимости восточнаго участка Средне-Сибирской линіи начинали обнаруживаться тѣ особенныя условія, въ которыхъ находилась постройка указанной линіи въ сравненіи съ желѣзными дорогами Европейской Россіи и даже съ Западно-Сибирскою линіею. Условія эти зависѣли частью отъ спѣшности, съ которой должна была вестись постройка Средне-

---

1) Выс. утв. 10 мая 1896 г. положеніе Комитета Сибирской ж. д.

2) Поправка эта касалась стоимости содержанія центральнаго управленія по сооруженію Сибирской ж. д. въ той ея части, которая была отнесена на счетъ кредитовъ, отпущенныхъ для постройки Средне-Сибирской линіи (Выс. утв. 12 апрѣля 1897 г. положеніе Комитета Сибирской ж. д.).

Сибирской дороги, частью же отъ топографическихъ и климатическихъ особенностей средней Сибири въ связи съ географическимъ положенiемъ этого края.

Постройка Средне-Сибирской линiи, начатая на Обь-Красноярскомъ ея участкѣ въ 1893 г. и на Красноярско-Иркутскомъ—въ 1894 г., велась съ весны 1894 г. съ такимъ расчетомъ времени, чтобы укладка пути на всемъ протяженiи линiи была окончена къ 1898 г. Первоначально такой планъ постройки былъ основанъ на предположенiи, что на II-мъ участкѣ будетъ возможно вести укладку съ двухъ концовъ дороги, отъ Енисея и Иркутска, причемъ часть потребныхъ для укладки рельсъ и другихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей должна была быть доставлена въ Иркутскъ по р. Ангарѣ съ Николаевскаго завода С. И. Мамонтова. Между тѣмъ, уже во время осмотра магистрали коммисiею Н. П. Петрова выяснилось, что эти предположенiя не могутъ осуществиться въвиду открывшейся тогда несостоятельности владѣльцевъ Николаевскаго завода, а также и недостаточной провозоспособности р. Ангары. Вслѣдствiе этого указанною коммисiею, въ ея бытность въ Сибири, былъ выработанъ новый планъ постройки Средне-Сибирской линiи, въ основу коего были положены соображенiя о необходимости ускоренно вести укладку лишь съ запада (т. е. отъ р. Енисея, до котораго путь былъ сомкнутъ 1 декабря 1895 г.) и о надлежащихъ измѣненiяхъ въ распредѣленiи рельсъ, заказанныхъ въ Европейской Россiи. Слѣдуя этому плану, начальникъ работъ Межениновъ довелъ рельсовый путь до г. Иркутска лѣтомъ 1898 года, въ соотвѣтствiи съ указаннымъ въ Высочайшемъ повелѣнiи 1894 года срокомъ окончанiя постройки Средне-Сибирской линiи. Временное движенiе на этой линiи было открыто 15 февраля 1897 г. на участкѣ Обь-Красноярскъ и 16 августа 1898 г.—отъ Красноярска до Иркутска, а сдача обоихъ участковъ въ эксплоатацiю послѣдовала 1 января 1898 г. для I-го и 1 января 1899 г. для II-го. Въ 1900 г. эксплоатацiонныя управленiя обоихъ участковъ Средне-Сибирской линiи были, вмѣстѣ съ управленiемъ Западно-Сибирской линiи, соединены въ одно управленiе Сибирской желѣзной дороги, во главѣ котораго былъ поставленъ инженеръ В. М. Павловскiй.

Главныя особенности постройки Средне-Сибирской линіи выражаются прежде всего въ томъ, что при гористомъ и пересѣченномъ характерѣ прорѣзываемою линіею мѣстности [1]) пришлось произвести значительное количество земляныхъ работъ (2.060 куб. саж. на версту) [2]), а также возводить многочисленныя искусственныя сооруженія [3]). При этомъ на I участкѣ лишь 25%, а на II участкѣ 33% общей длины этихъ линій составляютъ горизонтальныя площадки, прямыхъ же частей пути на I участкѣ имѣется всего 70% и на II участкѣ 68%. Климатическія условія средней Сибири представляются болѣе суровыми въ сравненіи съ раіономъ Западно-Сибирской линіи (зимою температура опускается въ Енисейской и Иркутской губ. до 40° ниже нуля), въ зависимости отъ чего и рабочій періодъ былъ нѣсколько короче, чѣмъ на послѣдней линіи (около 100 дней въ году). Производство работъ было особенно затруднительно въ тайгѣ, непроходимой на громадномъ пространствѣ, за исключеніемъ рѣдкихъ охотничьихъ тропъ, и состоящей изъ густаго, смѣшаннаго лѣса съ болотистымъ верхнимъ слоемъ почвы, средней толщиной около 1 аршина, покрытымъ мощной травянистой растительностью. Къ работамъ въ тайгѣ можно было приступать лишь послѣ устройства дорогъ, состоявшихъ изъ ряда положенныхъ бокъ о бокъ бревенъ; затѣмъ требовалось осушить верхніе слои почвы при помощи сѣти водоотливныхъ каналовъ и расчистить верхній слой валежника, хвои и листвы перепутанныхъ корнями деревъ и растеній. Такія дополнительныя работы въ тайгѣ ложились довольно значительнымъ накладнымъ расходомъ на стоимость самыхъ строительныхъ работъ, особенно въ тѣхъ таежныхъ раіонахъ Сибири, гдѣ нерѣдко до іюля наблюдалась

---

1) Въ зависимости отъ характера мѣстности, Средне-Сибирская линія подраздѣляется, въ отношеніи примѣненія техническихъ условій, на слѣдующіе участки: 1) Обь-Ачинскъ (550 вер.)—равнинный, 2) Ачинскъ-Нижнеудинскъ (698 вер.)—горный, 3) Нижнеудинскъ-Зима (239 вер.)—предгорный, 4) Зима-Половина (138 вер.)—горный, 5) Половина-Иркутскъ (90 вер.)—предгорный.

2) Въ отдѣльныхъ мѣстахъ пути количество земляныхъ работъ превышало 10.000 куб. саж. и, напр., на 497-й верстѣ II участка оно достигло 21.000 куб. саж.

3) Напр., на подъемѣ по долинамъ р.р. Березовки и Сытика было устроено на протяженіи 67 вер. до 82 мостовъ и трубъ.

мерзлота грунта, которая вызывала значительное уменьшеніе производительности земляныхъ работъ и осложненіе вопросовъ о заложеніи основаній искусственныхъ сооруженій.

Неблагопріятное вліяніе климатическихъ и почвенныхъ особенностей средней Сибири усугублялось еще и тѣмъ обстоятельствомъ, что при малой изслѣдованности этого края и спѣшности, съ которою производились изысканія, многія изъ этихъ особенностей не были въ достаточной степени приняты въ расчетъ при составленіи утвержденныхъ расцѣночныхъ вѣдомостей обоихъ участковъ Средне-Сибирской линіи; такъ, напр., обиліе болотистыхъ и другихъ мокрыхъ грунтовъ представляло опасность для устойчивости полотна и откосовъ выемокъ; суровый климатъ, при значительной продолжительности зимы, вліялъ на промерзаемость почвы въ бо́льшихъ размѣрахъ, чѣмъ предполагалось; русла рѣкъ оказались измѣнчивыми, а берега ихъ сильно размываемыми. Въ виду этихъ мѣстныхъ особенностей, строительному управленію пришлось принимать исключительныя мѣры, увеличивая количество работъ, предусмотрѣнныхъ расцѣночными вѣдомостями, и производя работы, совершенно непредвидѣнныя послѣдними.

Въ сравнительно благопріятныхъ условіяхъ находилось снабженіе линіи нѣкоторыми строительными матеріалами, какъ то: камнемъ, кирпичемъ и пескомъ, хотя для нѣкоторыхъ мостовъ и приходилось подвозить камень изъ карьеровъ, отстоявшихъ отъ линіи дальше 150 вер. (напр., для моста черезъ р. Томь). Кирпичъ для дороги былъ частью заказанъ въ прилегающихъ къ линіи городахъ и селахъ, частью же изготовлялся хозяйственнымъ способомъ на открытыхъ строительнымъ управленіемъ заводахъ.

Съ другой стороны, лѣсные матеріалы не были такъ дешевы, какъ это, казалось бы, могло быть въ виду расположенія линіи преимущественно въ лѣсной мѣстности. При непригодности для цѣлей постройки растущихъ въ тайгѣ деревьевъ, строевой лѣсъ доставлялся изъ лѣсныхъ дачъ Кабинета Его Величества и министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ; несмотря на то, что лѣсъ отпускался безплатно, перевозка послѣдняго за 120—450 вер. на линію обходилась довольно дорого. Что же касается матеріаловъ фабрично-заводской промышленности, то, при полномъ

почти отсутствіи послѣдней въ краѣ, всѣ потребные для работъ предметы, начиная съ гвоздей и сортоваго желѣза, приходилось заблаговременно изготовлять въ промышленныхъ раіонахъ Европейской Россіи и доставлять значительную часть ихъ кружнымъ путемъ, чрезъ Тюмень, водою въ главные склады, расположенные въ мѣстахъ пересѣченія желѣзной дорогой рѣкъ Оби, Томи, Чулыма и Енисея, причемъ отдаленность положенія линіи отъ центровъ промышленности въ нѣкоторыхъ случаяхъ отражалась неблагопріятно на срочности и исправности поставокъ.

При обезпеченіи линіи рабочею силою строители также встрѣтились съ немаловажными неудобствами, которыя зависѣли прежде всего отъ крайне слабой населенности края (1,5 человѣкъ на квадр. версту). Среди мѣстнаго населенія, занятія котораго преимущественно состоятъ въ хлѣбопашествѣ и извозномъ промыслѣ, нельзя было найти опытныхъ рабочихъ, пригодныхъ для разнаго рода спеціальныхъ желѣзнодорожныхъ работъ, какъ-то: землекоповъ, плотниковъ, каменьщиковъ, слесарей, кузнецовъ и т. п., такъ что приходилось выписывать ихъ изъ Европейской Россіи, причемъ иногда для болѣе крупныхъ работъ, требовавшихъ большаго количества рабочихъ, даже артели чернорабочихъ надобно было привозить изъ другихъ мѣстъ. Для продовольствія привезенныхъ издалека рабочихъ приходилось производить обширныя заготовки съѣстныхъ припасовъ; кромѣ того было необходимо организовать и обширную транспортную часть, заводя обозы, лошадей и заготовляя фуражъ. Насколько напряженной должна была быть дѣятельность строительной администраціи, можно судить уже по тому, что годовое количество рабочихъ на линіи достигло 29.300 человѣкъ (въ 1895 г.). Единственнымъ подспорьемъ для работъ со стороны мѣстнаго края въ болѣе или менѣе ощутительномъ размѣрѣ была конная сила.

Въ виду недостатка рабочихъ изъ мѣстнаго населенія, при постройкѣ Средне-Сибирской линіи былъ примѣненъ трудъ арестантовъ (бывшей Александровской каторжной тюрьмы) и ссыльно-поселенцевъ. За 1894—1897 г.г. на работахъ было 1.472 арестанта, коими проведено 182.800 рабочихъ дней и заработано 45.957 р.; кромѣ того, вольнонаемнымъ возчикамъ изъ ссыльно-

поселенцевъ было уплочено до 61.000 р. Арестанты были заняты земляными работами, рубкой лѣса, корчевкой пней, постройкою небольшихъ мостовъ и т. п. Арестанты эти, какъ можно усмотрѣть изъ отчетныхъ данныхъ, представленныхъ въ 1899 г. Комитету Сибирской желѣзной дороги министромъ юстиціи, отличались хорошимъ поведеніемъ—ими не было совершено ни одного преступленія и за всѣ 4 года было только 15 случаевъ побѣга.

Дальнѣйшимъ невыгоднымъ для постройки Средне-Сибирской линіи обстоятельствомъ являлся недостатокъ лицъ, желавшихъ брать на себя исполненіе подрядовъ и поставокъ. Вслѣдствіе незнакомства съ характеромъ желѣзнодорожныхъ работъ, сибирскіе капиталисты не только не брались за исполненіе строительныхъ работъ, но уклонялись даже отъ участія въ товариществахъ съ предпринимателями, прибывшими изъ Европейской Россіи. Этихъ послѣднихъ было также немного, такъ какъ отсутствіе точныхъ свѣдѣній объ условіяхъ работъ въ Сибири и недостаточность времени для изслѣдованія этихъ условій черезъ довѣренныхъ людей въ связи со спросомъ, предъявленнымъ строившимися въ то время въ Европейской Россіи желѣзными дорогами, мало содѣйствовали привлеченію опытныхъ подрядчиковъ къ строительнымъ работамъ въ Сибири; къ тому же лица эти не могли разсчитывать на крупные барыши отъ такихъ работъ, вслѣдствіе необходимости предварительныхъ затратъ на доставку рабочихъ изъ Европейской Россіи.

Такой недостатокъ подрядчиковъ, замѣчавшійся, какъ сказано выше, и при сооруженіи Западно-Сибирской линіи, былъ болѣе ощутителенъ на Средне-Сибирской желѣзной дорогѣ, вслѣдствіе значительно бо́льшаго удаленія послѣдней отъ Европейской Россіи, такъ что количество работъ, выполненныхъ подрядчиками на Средне-Сибирской линіи, достигало лишь 56% общей массы работъ (при 77% на Западно-Сибирской дорогѣ).

Въ зависимости отъ изложеннаго находились и нѣкоторыя особенности въ порядкахъ исполненія на Средне-Сибирской линіи подрядныхъ работъ. Начальникъ работъ Межениновъ, считая наиболѣе цѣлесообразнымъ привлечь къ работамъ лишь тѣхъ подрядчиковъ, которые зарекомендовали себя съ хорошей стороны

ранѣе на постройкахъ дорогъ въ Европейской Россіи, не признавалъ возможнымъ прибѣгать къ обычному способу производства торговъ через публикацію, въ виду краткости назначеннаго для постройки срока, отдаленности мѣста работъ и затруднительности сообщеній. Крупныхъ подрядчиковъ оказалось, однако, не много, и часть работъ пришлось сдавать мелкимъ рядчикамъ, обладавшимъ незначительными средствами и пріѣхавшимъ изъ Европейской Россіи уже впослѣдствіи. Невыгодныя условія производства работъ въ Сибири въ связи съ затруднительностью пользованія кредитомъ, весьма дорогимъ въ этомъ краѣ, побуждали подрядчиковъ ходатайствовать передъ строительнымъ управленіемъ объ оказаніи имъ различнаго рода льготъ. Льготы эти, предоставлявшіяся имъ со стороны управленія работами въ большинствѣ случаевъ по соглашенію съ мѣстнымъ контролемъ, заключались въ уменьшеніи размѣровъ залоговъ (до 5% и даже 3% стоимости всего подряда, вмѣсто обычныхъ 10%), въ выдачѣ авансовъ подъ паспорта рабочихъ, доставляемыхъ изъ Европейской Россіи, и въ уплатахъ 50%—75% всей цѣны по увѣдомленіямъ о принятыхъ по соотвѣтствующимъ актамъ работахъ. Такой порядокъ сдачи работъ на Средне-Сибирской желѣзной дорогѣ былъ въ 1895 г. разсмотрѣнъ коммисіею Н. П. Петрова и признанъ ею правильнымъ и обезпечивавшимъ своевременное исполненіе работъ.

Вслѣдствіе необходимости сдавать нѣкоторыя работы съ подряда въ то время, когда изысканія еще не были вполнѣ закончены, не было возможности опредѣлить точное количество сдаваемыхъ работъ, трудность ихъ исполненія, а поэтому и ихъ стоимость. При такихъ условіяхъ, для избѣжанія задержекъ въ работахъ, съ подрядчиковъ брались подписки, въ которыхъ приблизительно опредѣлялись количества работъ и устанавливались взаимныя обязательства; договоры же заключались лишь впослѣдствіи, когда могли быть точно установлены количество и свойство работъ, а также и стоимость ихъ, причемъ нерѣдко, подъ вліяніемъ выяснявшихся обстоятельствъ, являлась необходимость измѣнять цѣны предварительныхъ подписокъ. Установляя повышенныя цѣны подрядчикамъ согласно § 16 наказа начальникамъ работъ

по постройкѣ Сибирской магистрали, строительное управленіе стремилось къ тому, чтобы цѣны эти по возможности соотвѣтствовали дѣйствительной стоимости работъ, причемъ начальникъ работъ только при своевременной поддержкѣ подрядчиковъ считалъ возможнымъ окончить дорогу въ срокъ. Значеніе этихъ обстоятельствъ было вполнѣ оцѣнено командированною въ 1900 г. на линію коммисіею К. Я. Михайловскаго (для выясненія перерасходовъ по постройкѣ магистрали), которая пришла къ заключенію, что допущенное строительною администраціею на Средне-Сибирской линіи повышеніе цѣнъ подрядчикамъ вызывалось дѣйствительными потребностями дѣла.

Всѣ работы, не взятыя подрядчиками, какъ-то: часть земляныхъ работъ, путевыя зданія и деревянные мосты, строительное управленіе выполняло хозяйственнымъ способомъ. Исполненіе хозяйственныхъ работъ было поручаемо начальникамъ участковъ и дистанцій, причемъ въ виду ограниченности личнаго состава строительныхъ штатовъ (опредѣленныхъ въ предположеніи производства большинства работъ подряднымъ способомъ) и при спѣшности работъ, начальникъ работъ не требовалъ отъ подчиненныхъ ему агентовъ составленія детальныхъ исполнительныхъ смѣтъ каждаго сооруженія, а ограничивался лишь смѣтами на типовыя сооруженія, и то лишь количественными, для учета матеріаловъ. Что же касается единичныхъ цѣнъ на работы, производимыя хозяйственнымъ способомъ, то онѣ утверждались начальникомъ работъ до приступа къ работамъ; при этомъ начальникамъ участковъ и дистанцій предоставлялась свобода исполнять хозяйственныя работы непосредственно ихъ распоряженіемъ нанятыми рабочими, или же черезъ мелкихъ рядчиковъ и сдѣльщиковъ, но съ тѣмъ условіемъ, чтобы не были превзойдены утвержденныя единичныя цѣны.

Организація хозяйственныхъ работъ при постройкѣ Средне-Сибирской линіи послужила въ 1900 г. предметомъ подробнаго обсужденія коммисіи К. Я. Михайловскаго, которою было усмотрѣно, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ хозяйственныя работы обходились дороже подрядныхъ; объясненіемъ этому, по заключенію коммисіи, служила какъ чрезвычайная спѣшность работъ,

въ связи съ значительнымъ протяженіемъ линіи, препятствовавшемъ начальнику работъ имѣть постоянный надзоръ за исполненіемъ этихъ работъ, такъ и то обстоятельство, что производство хозяйственныхъ работъ приходилось поручать заурядъ всѣмъ лицамъ, находившимся на линіи, независимо отъ бóльшаго или меньшаго умѣнья ихъ вести работы хозяйственнымъ способомъ, требующимъ особенной коммерческой смѣтки и особенныхъ административныхъ способностей. Вмѣстѣ съ тѣмъ, коммисія признала, что при затруднительныхъ вообще условіяхъ и спѣшности постройки Средне-Сибирской линіи выполненіе работъ хозяйственнымъ способомъ въ значительной мѣрѣ было вынуждено необходимостью, такъ какъ только этимъ путемъ могло быть обезпечено своевременное окончаніе постройки. Ускоренный ходъ сооруженія Средне-Сибирской желѣзной дороги явился такимъ образомъ условіемъ, стѣснявшимъ начальника работъ по сооруженію этой линіи въ выборѣ того или другаго способа производства работъ (т. е. сдачи съ торговъ, производства конкуренціи и т. п.), которыя обыкновенно примѣняются при проведеніи рельсовыхъ путей въ Европейской Россіи. Кромѣ того, срочность постройки Средне-Сибирской линіи служитъ объясненіемъ того обстоятельства, что начальникъ работъ, приходя къ убѣжденію въ необходимости измѣнить въ томъ или другомъ случаѣ назначенныя расцѣночными вѣдомостями работы (напр., увеличить площадь станціонныхъ построекъ или измѣнить систему укрѣпленій землянаго полотна), не могъ, по недостаточности времени, дожидаться требующагося по общему правилу въ этихъ случаяхъ разрѣшенія центральныхъ учрежденій и долженъ былъ, въ видахъ своевременнаго и успѣшнаго окончанія постройки, рѣшать эти вопросы самостоятельно. Наконецъ, спѣшность работъ на Средне-Сибирской линіи въ связи съ затруднительными условіями ихъ производства вызывала и то характерное для постройки этой линіи явленіе, что строительное управленіе вынуждено было, по соглашенію съ мѣстнымъ контролемъ, озаботиться принятіемъ экстренныхъ мѣръ для окончанія постройки большихъ мостовъ къ срокамъ, назначеннымъ въ договорахъ съ подрядчиками, а въ нѣкоторыхъ случахъ и ранѣе этихъ сроковъ. Въ этихъ видахъ контрагентамъ управленія, исполнявшимъ работы по возведенію мостовъ черезъ 8 рѣкъ (р.р. Енисей,

Оку, Бѣлую, Бирюсу, Iю, Уду, Китой и Канъ), были произведены приплаты въ общей суммѣ 290.000 руб. Расходъ этотъ, хотя и не былъ предусмотрѣнъ утвержденными расцѣночными вѣдомостями, но вполнѣ оправдывался, какъ это было признано въ 1900 г. и вышеупомянутою коммисiею инженера Михайловскаго полученною такимъ образомъ возможностью ускореннаго подвоза строительныхъ матерiаловъ на восточную часть линiи; при этомъ было достигнуто и значительное удешевленiе перевозки указанныхъ матерiаловъ, которые при неготовности мостовъ пришлось бы пропускать по весьма дорого стоющимъ временнымъ мостамъ или переправамъ [1]).

Въ нѣкоторой зависимости отъ ускореннаго производства работъ на Средне-Сибирской желѣзной дорогѣ находилась и другая особенность постройки этой линiи. Строительныя работы охватили еще съ 1894 г. раiонъ, протяженiемъ до 1500 вер., въ мѣстности, до того времени вовсе не знакомой съ крупными строительными предпрiятiями, благодаря чему здѣсь развился весьма сильный спросъ на рабочiя руки, матерiалы, перевозки и т. п., которому край совершенно не былъ въ состоянiи удовлетворить. Къ этому обстоятельству, съ другой стороны, присоединилось и влiянiе бывшаго въ 1895 г. въ Красноярскомъ и Канскомъ уѣздахъ недорода хлѣбовъ и безснѣжной зимы 1895—1896 г.г., значительно затруднившей гужевую перевозку строительныхъ матерiаловъ. Въ результатѣ этого явилось общее повышенiе цѣнъ на работу и матерiалы, начавшееся еще въ первые годы постройки и продолжавшееся вплоть до ея окончанiя (1898 г.). Такъ, по даннымъ строительнаго управленiя, удостовѣреннымъ мѣстнымъ контролемъ, заработная плата поденному чернорабочему въ теченiе перiода 1894—1898 г.г. удвоилась, повысившись съ 56 коп. (въ 1894 г.) до 1 руб. и для каменьщика—съ 1 р. 5 к. до 2 р., цѣна пуда ржаной муки поднялась съ 26 коп. въ 1894 г. до 1 р. 15 к., и овса—съ 39 коп. до 1 р. Влiянiе этихъ ухудшившихся экономическихъ условiй постройки, а также и помянутыхъ выше стихiйныхъ бѣдствiй, было лишь

---

[1]) Напр., стоимость сооруженiя временныхъ мостовъ черезъ р.р. Бѣлую и Китой составила бы 50.000 р.

отчасти учтено при составленіи начальникомъ работъ въ 1895 г. расцѣночной вѣдомости II-го участка Средне-Сибирской линіи и продолжало отзываться на стоимости сооруженія и послѣ утвержденія этой расцѣнки Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги въ 1896 году.

Какъ можно усмотрѣть изъ изложеннаго, совокупность условій, при которыхъ происходило сооруженіе Средне-Сибирской линіи, сложилась такимъ образомъ, что ассигнованные Комитетомъ по утвержденнымъ расцѣночнымъ вѣдомостямъ кредиты оказывались недостаточными для веденія постройки. За вторую половину 90-хъ годовъ, въ Комитетъ поступило отъ министра путей сообщенія нѣсколько заявленій о необходимости дополнительныхъ ассигнованій для завершенія обоихъ участковъ Средне-Сибирской дороги, и Комитетъ, при обсужденіи представленныхъ мѣстнымъ строительнымъ управленіемъ данныхъ о причинахъ, вызывавшихъ подобное превышеніе первоначально утвержденныхъ размѣровъ стоимости дороги, указалъ на необходимость выясненія вопроса о томъ, не вліяли ли на таковое превышеніе и нѣкоторая нехозяйственность въ дѣйствіяхъ мѣстныхъ распорядителей постройки или не вполнѣ бережливое отношеніе ихъ къ финансовой сторонѣ дѣла. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетомъ было обращено вниманіе и на тѣ недостатки въ организаціи счетной части управленія постройки и въ дѣятельности чиновъ мѣстнаго контроля, вслѣдствіе которыхъ неизбѣжность передержекъ противъ ассигнованныхъ кредитовъ не могла быть обнаружена своевременно.

Недостаточность суммъ, отпущенныхъ на постройку Объ-Красноярскаго участка Средне-Сибирской желѣзной дороги, впервые выяснилась весною 1896 года, когда строительная стоимость этого участка опредѣлилась по расцѣночной вѣдомости, вновь составленной начальникомъ работъ въ размѣрѣ 36 милл. р., съ превышеніемъ на 6¼ милл. р. противъ назначеній утвержденной въ 1893 г. расцѣнки. Въ виду предстоявшихъ въ то время для строительнаго управленія неотложныхъ платежей, часть этого выяснившагося перерасхода, въ суммѣ 2½ милл. р., была отпущена въ 1896 г., по соглашенію министровъ путей сообщенія и финансовъ

и государственнаго контролера, изъ кредитовъ, назначенныхъ по чрезвычайной смѣтѣ министерства путей сообщенія на 1896 г.

Для выясненія же вопросовъ, насколько окончательная расцѣночная вѣдомость I участка Средне-Сибирской линіи соотвѣтствовала дѣйствительнымъ потребностямъ и не ожидалось ли перерасхода и по II участку указанной линіи, министръ путей сообщенія кн. М. И. Хилковъ командировалъ лѣтомъ 1897 г. на мѣсто работъ сначала бывшаго начальника работъ Западно-Сибирской линіи К. Я. Михайловскаго, а вслѣдъ за тѣмъ исполнявшаго въ то время обязанности начальника управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги П. Я. Соколова. Донесенія этихъ лицъ подтвердили неизбѣжность перерасхода по Объ-Красноярскому участку въ суммѣ 6½ милл. р., а также указали и на необходимость дополнительнаго ассигнованія для сооруженія Красноярско-Иркутскаго участка въ размѣрѣ около 6, 8 мил. р. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ рапортахъ инженеровъ Михайловскаго и Соколова были указаны и причины, вызвавшія перерасходы и заключавшіяся главнымъ образомъ въ упомянутомъ выше измѣненіи экономическихъ условій края во время постройки и въ необходимости произвести непредвидѣнныя утвержденными расцѣнками работы.

Въ засѣданіи Комитета 10 декабря 1897 г. были разсмотрѣны представленныя министромъ путей сообщенія данныя о вышеуказанныхъ перерасходахъ, въ связи съ исполнительной расцѣночною вѣдомостью сооруженія I-го участка Средне-Сибирской желѣзной дороги. Комитетъ, признавая общія соображенія кн. М. И. Хилкова о причинахъ удорожанія постройки этой дороги вполнѣ уважительными, обратилъ, однако, вниманіе на несвоевременность заявленія о передержкахъ противъ расцѣночныхъ вѣдомостей. Послѣднее обстоятельство, по заключенію министра финансовъ, свидѣтельствовало о неправильной организаціи счетоводства на мѣстахъ работъ, при которой ближайшіе руководители послѣднихъ были въ состояніи опредѣлить наличность перерасхода лишь послѣ исполненія бо̀льшей части работъ; съ другой стороны и дѣятельность чиновъ мѣстнаго контроля оказалась въ данномъ отношеніи недостаточно производительною, такъ какъ исключительно

формальное регулированіе денежныхъ операцій по постройкѣ дороги не давало контролю возможности входить въ оцѣнку существа самыхъ расходовъ, причемъ именно учетъ значительнаго числа работъ, производящихся хозяйственнымъ способомъ, совершенно ускользалъ отъ контроля, и лишь при сдачѣ работъ съ подряда онъ могъ устанавливать соотвѣтствіе стоимости цѣлой работы съ предположеніями расцѣночной вѣдомости.

Соглашаясь съ изложенными сужденіями министра финансовъ и утвердивъ перерасходъ по I участку Средне-Сибирской линіи въ заявленной министромъ путей сообщенія суммѣ 6.504.763 р., Комитетъ счелъ необходимымъ поставить на очередь вопросы о пересмотрѣ существовавшаго въ управленіяхъ работъ по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги порядка счетоводства, съ цѣлью болѣе правильной постановки послѣдняго, а также о выработкѣ новыхъ временныхъ правилъ объ обязанностяхъ мѣстнаго фактическаго контроля по постройкѣ Сибирской магистрали [1]).

Послѣ того, какъ Комитетомъ было разрѣшено расходовать на достройку I участка Средне-Сибирской линіи всю сумму, превышавшую исчисленія первоначально утвержденной (въ 1893 г.) расцѣнки этого участка, на обсужденіе Комитета поступилъ вопросъ о перерасходѣ по II-му участку той же линіи.

Въ апрѣлѣ 1898 года министромъ путей сообщенія была внесена въ Комитетъ исполнительная расцѣночная вѣдомость постройки этого участка, на основаніи которой строительная стоимость послѣдняго опредѣлилась въ 62.653.703 р., т. е. на 9.209.274 р. болѣе суммы, назначенной по утвержденной въ 1896 г. расцѣнкѣ, и на 2.371.703 р. болѣе ожидавшейся осенью 1897 г. передержки. Указавъ на общія причины этого перерасхода, которыя по своему существу были тождественны съ обстоятельствами, вызвавшими удорожаніе строительной стоимости Объ-Красноярскаго участка, кн. М. И. Хилковъ привелъ въ своемъ представленіи

---

[1]) Выс. утв., 23 декабря 1897 г., журналъ Комитета Сибирской жел. дор. Въ 1898 г. были выработаны и утверждены по соглашенію трехъ министровъ (путей сообщенія, финансовъ и государственнаго контролера): 1) особыя правила о порядкѣ счетоводства и отчетности по сооруженію Сибирской желѣзной дороги и 2) временныя правила о контрольной ревизіи операцій по постройкѣ названной дороги.

Комитету и объясненіе вышеозначенной разницы въ 2.371.703 р. между предположенной въ 1897 г. и опредѣлившейся въ началѣ 1898 г. передержки [1]).

По поводу этихъ данныхъ въ Комитетѣ были (въ засѣданіи 29 апрѣля 1898 года) вновь высказаны нѣкоторыя принципіальныя сужденія о передержкахъ по постройкѣ Средне-Сибирской линіи. Предсѣдатель департамента государственной экономіи статсъ-секретарь гр. Д. М. Сольскій указалъ, что, при заявленіи о перерасходѣ по сооружаемой средствами казны желѣзной дорогѣ, слѣдуетъ съ особенной осторожностью относиться къ размѣрамъ перерасхода, такъ какъ, кромѣ внѣшнихъ причинъ, обосновывающихъ таковой, иногда можетъ имѣть мѣсто недостаточно строгая экономія строителей, прямо не заинтересованныхъ, въ противоположность постройкѣ желѣзной дороги съ подряда, въ сбереженіяхъ. Министръ же финансовъ, съ которымъ согласились статсъ-секретарь гр. Д. М. Сольскій и остальные присутствовавшіе, заявилъ, что насколько вообще перерасходъ представляется явленіемъ нежелательнымъ, настолько въ данномъ случаѣ, при постройкѣ Красноярско-Иркутскаго участка, онъ былъ неизбѣжнымъ: поспѣшность, особенно въ обширномъ предпріятіи, всегда вызываетъ перерасходъ, частью изъ-за пріобрѣтенія предметовъ, оказывающихся впослѣдствіи излишними, частью же вслѣдствіе несовершенства администраціи и контроля.

При ближайшемъ, далѣе, разсмотрѣніи перерасхода Комитетъ усматривалъ, что нѣкоторыя суммы, вошедшія въ его составъ, не были еще согласованы между подлежащими министрами, въ виду чего и призналъ болѣе осторожнымъ отложить утвержденіе общей суммы заявленной передержки до слѣдующаго своего засѣданія, къ которому была бы составлена вполнѣ согласованная расцѣночная вѣдомость перерасхода по II участку Средне-Сибирской линіи.

---

[1]) Разница эта объяснялась какъ невозможностью точно установить въ періодъ наибольшаго развитія работъ количество послѣднихъ и цѣны на нихъ, такъ и необходимостью увеличить расходы по временному движенію, согласно выяснившимся въ дѣйствительности размѣрамъ этого движенія, и наконецъ нѣкоторыми пропусками въ исчисленіяхъ 1897 года.

Представивъ въ декабрѣ 1898 г. такую вѣдомость въ Комитетъ, кн. М. И. Хилковъ пояснилъ, что опредѣлившійся по ней при сооруженіи Красноярско-Иркутскаго участка перерасходъ въ 9.125.761 р. [1]) признавался со стороны мѣстнаго строительнаго управленія окончательнымъ. Вслѣдъ за тѣмъ, въ засѣданіи Комитета отъ 27 января 1899 г. министръ путей сообщенія сообщилъ вновь полученныя имъ болѣе детальныя данныя о главнѣйшихъ причинахъ перерасхода, заключавшихся въ необходимости увеличенія количества работъ и въ значительномъ поднятіи цѣнъ на рабочія руки и предметы первой необходимости.

Въ виду же вновь высказаннаго министромъ финансовъ мнѣнія, что на происхожденіе перерасхода могло отчасти вліять и нехозяйственное веденіе дѣла мѣстною строительною администраціею, присутствовавшіе въ засѣданіи, по почину Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета, признали полезнымъ, утвердивъ перерасходъ въ заявленной суммѣ 9.125.761 р., одновременно съ этимъ предоставить министру финансовъ командировать въ Сибирь особое уполномоченное имъ лицо для предварительнаго, до заключенія строительнаго отчета, выясненія причинъ указаннаго перерасхода.

Во исполненіе этого положенія Комитета былъ командированъ въ маѣ 1899 г. въ Сибирь представитель министерства финансовъ въ управленіи желѣзныхъ дорогъ ст. сов. Хитрово, который по ознакомленіи съ дѣлопроизводствомъ строительнаго управленія и мѣстнаго контроля въ г. Томскѣ и личномъ осмотрѣ Красноярско-Иркутскаго участка, представилъ 10 іюня 1899 г. министру финансовъ отчетъ по своей поѣздкѣ. Въ отчетѣ этомъ высказывалось заключеніе, что причинами допущенной при постройкѣ указаннаго участка передержки явились: во 1-хъ, продолжавшееся и послѣ утвержденія расцѣночной вѣдомости (1896 года)

---

[1]) Это уменьшеніе перерасхода въ сравненіи съ заявленнымъ весною 1898 г. произошло, главнымъ образомъ, благодаря отнесенію суммы въ 120.000 р., составлявшей издержки по командированію въ 1895 году Высочайше учрежденной коммисіи для изслѣдованія на мѣстѣ дѣла сооруженія Сибирской желѣзной дороги, на сбереженія, получившіяся отъ постройки Западно-Сибирской и Екатеринбурго-Челябинской желѣзныхъ дорогъ.

нѣкоторое возрастаніе цѣнъ на матеріалы и рабочія силы, а также неудовлетворительность изысканій и составленныхъ по нимъ исполнительныхъ проектовъ, и во 2-хъ, нѣкоторыя такія обстоятельства, которыя строительное управленіе имѣло возможность заблаговременно предотвратить, какъ то: снисходительное отношеніе къ подрядчикамъ и, главнымъ образомъ, недостаточная организація хозяйственныхъ работъ.

Сопоставленіе этихъ выводовъ съ ранѣе высказанными строительнымъ управленіемъ заключеніями было сдѣлано коммисіею, командированною въ Сибирь лѣтомъ 1900 г. Поводомъ къ образованію этой коммисіи были поступившія осенью 1899 г. въ Комитетъ заявленія о передержкахъ, выяснившихся при постройкѣ Забайкальскаго участка Сибирской магистрали и Пермь-Котласской желѣзной дороги, а также при оканчивавшемся въ то время сооруженіи паровой переправы черезъ оз. Байкалъ. Возникновеніе этихъ перерасходовъ вызвало въ засѣданіи Комитета 8 декабря 1899 г. заявленіе Августѣйшаго Предсѣдателя о крайней важности подробно выяснить причины передержекъ, чтобы, воспользовавшись богатымъ опытомъ Комитета Сибирской желѣзной дороги въ дѣлѣ казеннаго желѣзнодорожнаго строительства, установить на будущее время вполнѣ прочныя основанія для послѣдняго. Обсужденіе этого сложнаго вопроса, предварительно внесенія его въ Комитетъ, было поручено особому совѣщанію — предсѣдателемъ коего Государю Императору благоугодно было назначить статсъ-секретаря гр. Д. М. Сольскаго; для облегченія же задачи особаго совѣщанія была командирована на мѣсто коммисія, образованная, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 19 декабря 1899 г., положенія Комитета, подъ предсѣдательствомъ начальника управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, инженера К. Я. Михайловскаго, въ составѣ представителей министерствъ: путей сообщенія, финансовъ, военнаго, морскаго и государственнаго контроля и члена дѣлопроизводителя изъ числа чиновъ канцеляріи Комитета Министровъ. Коммисія эта, согласно Высочайше одобренной 24 марта 1900 г. инструкціи, имѣла ближайшею цѣлью опредѣлить главнѣйшія причины перерасходовъ по сооруженію отдѣльныхъ участковъ Сибирской магистрали и указать, въ

какомъ размѣрѣ вліяли на эти передержки: 1) оказавшаяся необходимость отступить отъ первоначально избраннаго направленія тѣхъ или другихъ частей дороги, а также отъ первоначальныхъ предположеній въ отношеніи количества или свойства работъ или же единичныхъ цѣнъ, по причинѣ несоотвѣтствія этихъ предположеній и первоначальныхъ изысканій дѣйствительнымъ условіямъ постройки; 2) непредвидѣнныя, возникшія послѣ составленія расцѣночной вѣдомости неблагопріятныя обстоятельства, потребовавшія увеличенія расхода, и 3) неправильныя или нехозяйственныя и ошибочныя дѣйствія мѣстной администраціи или исполнителей работъ, имѣвшія послѣдствіемъ непроизводительные и излишніе расходы казны. При этомъ коммисіи было также поручено разобрать и принять во вниманіе сдѣланныя другими коммисіями и лицами, командированными въ разное время на мѣсто работъ, а равно мѣстнымъ контролемъ, замѣчанія по поводу такихъ случаевъ и дѣйствій строительной администраціи, которые имѣли послѣдствіемъ убытки для казны [1]).

Руководствуясь этими общими указаніями, коммисія, независимо отъ осмотра Сибирской магистрали (до Срѣтенска), ознакомилась съ перепиской, происходившей по поводу сооруженія послѣдней между различными органами центральнаго управленія. На основаніи полученныхъ такимъ путемъ данныхъ коммисія весною 1901 г. представила совѣщанію статсъ-секретаря гр. Д. М. Сольскаго по возможности точно формулированныя (при незаконченномъ состояніи строительныхъ отчетовъ отдѣльныхъ участковъ Сибирской жел. дороги) заключенія свои о причинахъ перерасходовъ по сооруженію магистрали, при чемъ могла дать, подтвержденные результатами осмотра линіи, отвѣты на неоднократно возникавшій въ Комитетѣ вопросъ о проявленіи нехозяйственности въ распоряженіяхъ мѣстныхъ строителей и о допущенныхъ послѣдними ошибкахъ.

По отношенію къ разсматривавшейся выше постройкѣ Средне-Сибирской линіи, коммисія исходила въ своихъ исчисленіяхъ отъ

---

[1]) О другой части задачи коммисіи, касающейся выясненія на основаніи опыта сооруженія Сибирской магистрали желательныхъ измѣненій въ дѣйствующихъ порядкахъ желѣзнодорожнаго строительства, будетъ упомянуто ниже, въ концѣ настоящей главы.

выяснившейся въ то время общей суммы передержки въ 15.630.524 р. (6.504.763 р. по I участку+9.125.761 р. по II-му). Изъ этой суммы коммисія, согласно преподанной ей инструкціи, прежде всего выдѣлила перерасходы, вызванные *несоотвѣтствіемъ первоначальныхъ предположеній утвержденныхъ расцѣночныхъ вѣдомостей дѣйствительнымъ условіямъ постройки* и составившіе 7,5 милл. руб. или 49% общей передержки. Ближайшимъ образомъ вліяніе указаннаго здѣсь явленія выразилось, по отчетнымъ даннымъ коммисіи, въ измѣненіи количества работъ противъ предположеній расцѣнокъ и въ исполненіи работъ, совершенно непредвидѣнныхъ послѣдними, на сумму 1,3 милл. руб. [1]), въ увеличеніи трудности производства работъ на 3,6 милл. руб. сравнительно съ ранѣе предположенными условіями, въ недостаточности назначенной по утвержденнымъ расцѣнкамъ стоимости работъ, оказавшейся ниже соотвѣтствующихъ среднихъ цѣнъ для Европейской Россіи на 1,6 милл. руб. и, наконецъ, въ удорожаніи на 1 милл. руб. содержанія администраціи при производствѣ окончательныхъ изысканій и составленіи строительнаго отчета, для котораго потребовалось продлить штаты.

Слѣдующая затѣмъ *группа перерасходовъ* общею суммою *въ 4,5 милл. руб.* имѣла, по заключенію коммисіи, *причиною возвышеніе цѣнъ*, происшедшее вслѣдствіе измѣненія экономическихъ условій въ краѣ во время постройки, а также и неурожаевъ и безснѣжной зимы. Далѣе коммисіею были выдѣлены изъ общей суммы передержки — *2,6 милл. руб.*, составившія непредусмотрѣнный въ утвержденныхъ расцѣнкахъ расходъ по временной эксплоатаціи, на содержаніе которой при сооруженіи рельсовыхъ путей въ Европейской Россіи обыкновенно отпускаются особыя суммы, независимо отъ общаго строительнаго кредита.

---

1) Часть этихъ работъ на сумму 400.000 р. была признана коммисіею неотложно необходимою для нуждъ постройки, другія же, на сумму 900.000 р, хотя и представлялись весьма полезными, но, въ виду предвидѣвшагося перерасхода, могли бы, по мнѣнію коммисіи, быть временно отложены до испрошенія на нихъ особаго ассигнованія. Къ послѣдней категоріи относились нѣкоторыя работы по устройству станціонныхъ построекъ, по установкѣ принадлежностей водоснабженія, по увеличенію количества балласта, по разстановкѣ межевыхъ знаковъ, по укрѣпленію земляного полотна и т. д.

Наконецъ, кромѣ передержекъ, обусловленныхъ всѣми вышеприведенными причинами, независѣвшими отъ строительнаго управленія Средне-Сибирской линіи, коммисіею К. Я. Михайловскаго былъ представленъ подробный сводъ расходовъ, вызванныхъ ошибками и недостаточной распорядительностью мѣстныхъ строителей. Изъ общей суммы этихъ передержекъ одна часть, въ размѣрѣ 510.349 руб. послѣ обсужденія коммисіею всѣхъ замѣчаній, высказанныхъ разновременно командированными на линію лицами и мѣстнымъ контролемъ, была признана израсходованною непроизводительно, другая же часть—569.000 руб. выразила собою, по приблизительному подсчету коммисіи (при отсутствіи какихъ либо заявленій объ этомъ со стороны мѣстнаго контроля), совокупность затратъ, произведенныхъ при исполненіи нѣкоторыхъ работъ по повышеннымъ цѣнамъ, не находившимъ себѣ достаточнаго объясненія въ трудныхъ условіяхъ постройки.

По поводу послѣдней изъ указанныхъ суммъ (569.000 руб.), являвшейся убыткомъ казны по постройкѣ Объ-Красноярскаго участка (и распадавшейся въ частности на 22.052 р., перерасходованныхъ по устройству каменной кладки трубъ, 152.523 р. по балластировкѣ и подъемкѣ пути, около 366.000 р. по постройкѣ путевыхъ зданій и 28.858 р. по принадлежностямъ станцій), коммисіею было высказано, что при ограниченности этой суммы ошибки строительнаго управленія могутъ найти себѣ нѣкоторое оправданіе въ спѣшности работъ и въ особо трудныхъ условіяхъ, при которыхъ онѣ производились, почему появленіе такого перерасхода и слѣдовало, по заключенію коммисіи, признать всегда возможнымъ, а при отсутствіи злого умысла и небрежности—весьма извинительнымъ.

Въ составъ другой изъ приведенныхъ выше суммъ, непроизводительно истраченныхъ при сооруженіи Средне-Сибирской линіи—510.349 р., вошли главнѣйшимъ образомъ передержки, вызванныя нѣкоторою неосмотрительностью строительнаго управленія при заключеніи договоровъ съ отдѣльными контрагентами.

Такъ, подрядчикъ Табурно, взявшій на себя возведеніе нѣкоторыхъ искусственныхъ сооруженій на Объ-Красноярскомъ участкѣ,

могъ выполнить лишь треть работъ, обязательныхъ для него по договору. Вслѣдствіе недостаточной опытности въ веденіи крупнаго строительнаго дѣла, подрядчикъ этотъ нанималъ рабочихъ по цѣнѣ, слишкомъ высокой для безубыточнаго производства работъ, причемъ, въ виду несвоевременной заготовки строительныхъ матеріаловъ, многіе рабочіе не могли быть употреблены въ дѣло. Съ другой стороны, строительное управленіе, стремясь дать подрядчику возможность кончить работы къ сроку, выдавало ему авансы, которые въ связи съ нѣкоторыми другими льготами, данными этому подрядчику, превысили дѣйствительную стоимость выполненныхъ имъ работъ на 48.589 р. По выясненіи неисправности Табурно, послѣдній былъ устраненъ отъ работъ, а нанятымъ имъ рабочимъ, не получившимъ заработанныхъ денегъ, было, по распоряженію министра путей сообщенія, уплачено 120.809 р., во избѣжаніе безпорядковъ и волненій въ ихъ средѣ. Такимъ образомъ, общій размѣръ непроизводительно израсходованныхъ, по подряду съ Табурно, суммъ составилъ 169.396 р.

Равнымъ образомъ коммисія К. Я. Михайловскаго усмотрѣла неосторожность строителей Средне-Сибирской линіи въ заключеніи договора съ подрядчиками Фіалковскимъ и Борисовымъ, которые обязались возвести постройки близъ станціи Иркутскъ. Договоръ этотъ былъ подписанъ строительною администраціею въ іюнѣ 1895 г., несмотря на возникшій уже въ то время вопросъ о перемѣнѣ расположенія названной станціи, который былъ разрѣшенъ въ положительномъ смыслѣ въ 1898 г. Между тѣмъ, подрядчики, съ которыхъ была взята предварительная подписка еще въ 1894 г., затратили значительныя суммы на заготовку матеріаловъ и постройку лѣсопильнаго завода и, не будучи въ состояніи приступить къ работамъ до окончательнаго выбора мѣста для станціи, понесли значительные убытки, тѣмъ болѣе, что съ перемѣной расположенія станціи мѣнялись условія поставки матеріаловъ и производства работъ. Несмотря на поддержку, оказанную контрагентамъ со стороны управленія выдачею имъ авансовъ (до составленія квитанцій на исполненныя работы), они въ 1897 г. были признаны неисправными, оставшись въ долгу передъ казною въ суммѣ 148.094 р., которая по заключенію коммисіи К. Я. Михай-

ловскаго и составила убытки казны, вслѣдствіе не вполнѣ осмотрительнаго со стороны строителей дороги заключенія договора и выдачи авансовъ безъ надлежащаго обезпеченія.

Наконецъ, къ числу сравнительно болѣе крупныхъ ошибокъ строительнаго управленія коммисіею была отнесена и выдача окончательнаго расчета подрядчику Бонди, исполнявшему постройку моста черезъ р. Ію, безъ удержанія изъ платежей, причитавшихся этому подрядчику, суммы 79.000 р., полученныхъ послѣднимъ ранѣе въ качествѣ аванса и оказавшихся впослѣдствіи излишними по случаю измѣненія плана моста.

Изъ остальныхъ 113.255 р., истраченныхъ непроизводительно, 69.228 р. составляютъ стоимость работъ, брошенныхъ и передѣланныхъ [1]), а 44.027 р. являются убыткомъ для казны, вызваннымъ различными мелкими упущеніями строительной администраціи [2]).

Приведенными данными исчерпывается перечень суммъ, признанныхъ коммисіею К. Я. Михайловскаго излишне израсходованными при сооруженіи Средне-Сибирской линіи. Сверхъ указанныхъ выше затратъ, къ убыткамъ казны, не зависѣвшимъ отъ неосторожности строителей, можно отнести лишь 122.000 р., представляющихъ собою авансъ, выданный подрядчикамъ по устройству цементнаго завода близъ станціи Камышетъ Каменскому и Гроссману и непогашенный вслѣдствіе несостоятельности этихъ лицъ. По поводу договора строительнаго управленія съ вышеуказанными подрядчиками коммисія К. Я. Михайловскаго, разсмотрѣвъ всѣ

---

[1]) Эта сумма слагается изъ 16.249 руб., составляющихъ убытки отъ оставленія работъ по сооруженію ст. Иркутскъ, вслѣдствіе переноса станціи въ другое мѣсто, 27.885 р., уплаченныхъ за обработку излишнихъ желѣзныхъ частей кессоновъ для мостовъ черезъ р.р. Ію, Бирюсу и Канъ (въ виду выяснившейся возможности остановить опусканіе кессоновъ на меньшей глубинѣ, чѣмъ предполагалось), 15.052 р., истраченныхъ на различныя передѣлки въ сооруженіяхъ, и 9.997 р., составляющихъ стоимость недодѣлокъ, обнаруженныхъ при передачѣ дороги въ эксплоатацію.

[2]) Изъ этой послѣдней суммы 11.479 р. было переплачено по работамъ по балластировкѣ пути близъ г. Иркутска, 9.459 р.—по устройству каменной кладки мостовъ и трубъ вслѣдствіе неудачнаго выбора карьера для добычи камня, 7.362 р. было истрачено благодаря не вполнѣ удачной организаціи коммерческаго отдѣла, заготовлявшаго въ 1897 г. разнаго рода продукты и фуражъ по цѣнамъ болѣе высокимъ въ сравненіи съ справочными и покупными и т. п.

замѣчанія ранѣе командированныхъ на линію лицъ (д. с. с. Чистякова—для ревизіи дѣятельности мѣстнаго контроля и с. с. Хитрово—во исполненіе указаннаго выше Высочайшаго повелѣнія отъ 11 февраля 1899 г.) пришла къ заключенію въ полной цѣлесообразности устройства въ Сибири цементнаго завода, благодаря которому предполагалось достигнуть значительныхъ сбереженій въ стоимости цемента; въ виду этого, по мнѣнію коммисіи, и было вполнѣ естественно, что въ первое время дѣятельности завода начальникъ работъ всячески поддерживалъ контрагентовъ, извѣстныхъ ему своею опытностью, выдавая имъ авансы, которые не превысили, однако, стоимости завода и его оборудованія. По наступленіи же несостоятельности контрагентовъ, вслѣдствіе общаго повышенія цѣнъ на рабочія руки и матеріалы, министерствомъ путей сообщенія были приняты всѣ зависѣвшія отъ него мѣры къ облегченію продажи Камышетскаго завода частнымъ лицамъ, не удавшейся лишь благодаря недостатку среди мѣстнаго промышленнаго класса предпріимчивости и свободныхъ капиталовъ.

Трудами коммисіи К. Я. Михайловскаго, какъ видно изъ изложеннаго выше, было выяснено, что вслѣдствіе недостаточной хозяйственности строителей Средне-Сибирской линіи истрачено въ общей суммѣ передержекъ 1 мил. р., что не превышаетъ 1% окончательно выяснившейся строительной стоимости этой линіи, составляющей вмѣстѣ со стоимостью подвижнаго состава, оборотнымъ капиталомъ и суммами, израсходованными на изысканія,—101.481.382 р., или 59.173 р. на версту. Ничтожныя по своему размѣру указанныя непроизводительныя затраты зависѣли къ тому же исключительно отъ ошибокъ и упущеній строителей, а не отъ небрежности послѣднихъ или ихъ злой воли; въ виду этого коммисіею К. Я. Михайловскаго, на основаніи общей совокупности бывшихъ на ея разсмотрѣніи данныхъ, и было высказано, что при постройкѣ Средне-Сибирской линіи, какъ, впрочемъ, и всѣхъ остальныхъ осмотрѣнныхъ коммисіею участковъ магистрали, не было обнаружено систематическихъ неправильностей и злоупотребленій.

Въ заключеніе обзора постройки Средне-Сибирской дороги нельзя не упомянуть о замѣчаніяхъ, сдѣланныхъ по поводу этой

постройки командированными на линію лицами—Чистяковымъ и Хитрово. Замѣчанія эти, съ которыми согласился и главный контролеръ по постройкѣ Средне-Сибирской линіи, сводятся въ существенныхъ чертахъ къ утвержденію, что на повышеніе строительной стоимости указанной дороги, въ сравненіи съ ранѣе предположенными размѣрами послѣдней, оказали нѣкоторое вліяніе: 1) снисходительное отношеніе строителей къ подрядчикамъ, проявившееся въ систематическомъ оказаніи имъ льготъ, не соотвѣтствовавшихъ дѣйствительнымъ потребностямъ постройки, и 2) недостаточность общей организаціи работъ, выразившаяся въ отсутствіи у строительной администраціи опредѣленнаго плана предстоявшихъ работъ съ распредѣленіемъ порядка сдачи подрядныхъ работъ и исполненія хозяйственныхъ. Оба эти заключенія были тщательно провѣрены коммисіею К. Я. Михайловскаго, въ ея бытность въ Сибири лѣтомъ 1900 г., причемъ, по разсмотрѣніи всѣхъ тѣхъ примѣровъ изъ дѣятельности строительнаго управленія, на коихъ были обоснованы вышеприведенныя сужденія, коммисія пришла, съ своей стороны, къ выводамъ, не подтвердившимъ правильность послѣднихъ. Такъ, коммисіею было признано, что помощь и поддержка, оказанная контрагентамъ, въ большинствѣ случаевъ вызывалась справедливостью и необходимостью срочнаго окончанія постройки, а отнюдь не систематическою, безъ обоснованныхъ причинъ, снисходительностью къ подрядчикамъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, коммисія не могла присоединиться и къ заключенію объ отсутствіи у строительнаго управленія общаго плана постройки, такъ какъ начальникомъ работъ неоднократно были представляемы въ центральныя учрежденія соображенія о срокахъ постройки и производства работъ, а также ежегодно доставлялись въ бывшее управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги графики положенія работъ по постройкѣ дороги, которые показываютъ, что составленный строительнымъ управленіемъ планъ далъ ему возможность, несмотря на всѣ трудныя и неблагопріятныя обстоятельства, окончить дорогу въ назначенный срокъ.

Постройка вѣтви къ г. Томску.

Одновременно съ сооруженіемъ Средне-Сибирской линіи была построена и соединительная *вѣтвь между этой линіей и г. Том-*

скомъ, вопросъ о проведеніи которой былъ возбужденъ еще въ 1892 г. въ Комитетѣ Министровъ при принятіи рѣшенія о проведеніи магистральнаго пути южнѣе Томска.

Въ февралѣ 1893 г. во второмъ засѣданіи Комитета Сибирской желѣзной дороги министръ внутреннихъ дѣлъ И. Н. Дурново вновь высказалъ мнѣніе о желательности вмѣстѣ съ прокладкою Сибирскаго пути построить вѣтвь къ Томску, оставшемуся на 100 верстъ въ сторонѣ отъ линіи. Къ этому мнѣнію присоединился и министръ путей сообщенія Кривошеинъ, замѣтившій, что для строительныхъ нуждъ Сибирской линіи было бы весьма полезно провести эту вѣтвь даже нѣсколько далѣе Томска до того мѣста на р. Томи, куда большія суда доходятъ безъ перегрузки.

Въ іюлѣ того же года томская городская дума всеподданнѣйшимъ адресомъ на Имя Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета ходатайствовала о сооруженіи вышеуказанной вѣтви одновременно съ проведеніемъ Сибирской магистрали, мотивируя свое прошеніе тѣмъ, что г. Томскъ, единственно при условіи своевременнаго соединенія его съ великимъ Сибирскимъ путемъ, можетъ сохранить свое важное торгово-промышленное значеніе и что предполагаемая желѣзнодорожная вѣтвь не только будетъ служить интересамъ города, но явится и запаснымъ путемъ для подвозимыхъ водою къ Сибирской жел. дорогѣ грузовъ.

Принципіальное разрѣшеніе вопроса о постройкѣ томской вѣтви послѣдовало въ засѣданіи Комитета Сибирской желѣзной дороги 19 октября 1893 г., въ которомъ Комитетъ присоединился къ высказанному Августѣйшимъ Предсѣдателемъ мнѣнію о необходимости сооруженія этой вѣтви не позднѣе доведенія Средне-Сибирской линіи до г. Иркутска. Въ развитіе этого взгляда, Августѣйшему Предсѣдателю благоугодно было высказать, что, въ бытность Свою въ Томскѣ въ 1891 г., Онъ имѣлъ случай выслушать ходатайства мѣстныхъ властей и гражданъ и лично убѣдиться, какое существенное значеніе имѣетъ для края этотъ городъ и насколько важно соединеніе его съ общею рельсовою сѣтью.

Работы по постройкѣ вѣтви не могли, однако, быть начаты въ слѣдующемъ 1894 году, такъ какъ постройка эта встрѣтила

бы тогда стѣсненіе въ недостаткѣ рельсовъ, вслѣдствіе обремененія заказами всѣхъ русскихъ заводовъ, которые едва успѣвали выполнять принятыя ими на себя на 1894 г. обязательства [1]). Между тѣмъ, томская городская дума обратилась къ Государю Императору съ всеподданнѣйшимъ ходатайствомъ, въ коемъ указывалось, что открытіе въ недалекомъ будущемъ правильной эксплоатаціи ближайшихъ къ Томску участковъ магистральной линіи направитъ товарные грузы, помимо названнаго города, на пунктъ пересѣченія желѣзной дороги съ рѣкой Обью. Вслѣдствіе этого, несомнѣнно, произойдетъ временное, до сооруженія соединительной вѣтви, перемѣщеніе въ этотъ пунктъ торговыхъ капиталовъ, въ ущербъ г. Томску.

Ходатайство это было разсмотрѣно въ засѣданіи Комитета Сибирской жел. дор. 28 іюня 1895 г., причемъ Комитетъ, признавая нежелательность указаннаго томской городской думой явленія, разрѣшилъ министру путей сообщенія приступить въ 1895 г. къ сооруженію соединительной вѣтви къ г. Томску, руководствуясь техническими условіями и единичными цѣнами I участка Средне-Сибирской линіи, съ отнесеніемъ расходовъ, потребныхъ на производство работъ въ теченіе лѣтняго періода 1895 г., на счетъ общихъ сбереженій отъ суммъ, ассигнованныхъ на сооруженіе Западно-Сибирской линіи.

Работы по постройкѣ вѣтви были начаты немедленно по Высочайшемъ утвержденіи вышеизложеннаго журнала Комитета, послѣдовавшемъ 5 іюня 1895 г., а къ началу 1896 г. министромъ путей сообщенія была внесена въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги расцѣночная вѣдомость вѣтви, опредѣлившая стоимость вѣтви съ рельсами и скрѣпленіями въ 1.830.765 р.

Комитетъ, по Высочайше утвержденному 15 марта 1896 г. журналу, утвердилъ эту послѣднюю сумму, принявъ во вниманіе засвидѣтельствованное кн. М. И. Хилковымъ успѣшное веденіе строительныхъ работъ на вѣтви.

---

[1]) Заявленіе министра финансовъ въ засѣданіи Комитета Сибирской желѣзной дороги отъ 19 октября 1893 г.

Согласно утвержденному такимъ образомъ проекту, вѣтвь, начинаясь у ст. Тайги Средне-Сибирской дороги (на 215-й верстѣ отъ р. Оби), проходитъ на протяженіи 82 верстъ по гористой мѣстности таежнаго характера къ г. Томску и продолжается еще около 7 верстъ до пристани Черемошники на р. Томи. Временное движеніе на вѣтви было открыто 22 іюля 1896 г., а передача ея въ эксплоатацію съ открытіемъ правильнаго движенія последовала 1 января 1898 г. По условіямъ ея сооруженія, въ общемъ довольно затруднительнымъ, томская вѣтвь представляла близкую аналогію съ Средне-Сибирской линіей и по окончаніи постройки обнаружилось, что утвержденная въ 1896 г. строительная стоимость вѣтви была превышена на сумму 663.433 р. Комитетъ Сибирской желѣзной дороги призналъ весною 1898 г. возможнымъ утвердить эту передержку, находя, что стоимость постройки вѣтви — 2.573.198 р. (или 28.912 р. на версту), со включеніемъ и оборотнаго капитала 79.000 р., не можетъ считаться преувеличенною [1]). Къ этому заключенію вполнѣ присоединилась въ 1900 г. и коммисія К. Я. Михайловскаго, высказавъ при этомъ лишь, что указанная поверстная стоимость вѣтви не можетъ служить нормой для сравненія со стоимостью другихъ участковъ Сибирской магистрали, такъ какъ Томская вѣтвь не имѣла многихъ, довольно значительныхъ и дорого стоющихъ работъ, какъ-то: мастерскихъ съ ихъ оборудованіемъ, большихъ желѣзныхъ мостовъ, крупныхъ станцій и т. п.

Сооруженіе вѣтви отъ гор. Иркутска къ оз. Байкалу.

Продолженіе Сибирской магистрали на востокъ отъ Иркутска встрѣчаетъ озеро Байкалъ, для изслѣдованія наивыгоднѣйшаго обхода котораго еще въ 1887 г. совѣщаніемъ 4-хъ министровъ было постановлено сдѣлать рекогносцировку мѣстности по направленію отъ Иркутска кругомъ оз. Байкала на Верхнеудинскъ или Петровскій заводъ. Результаты этой рекогносцировки, произведенной экспедиціею инженера Вяземскаго, на которую были также возложены изысканія Забайкальской линіи, показали, что обходъ Байкала представляется удобнѣе сдѣлать съ южной его стороны, хотя и при этомъ направленіи Кругобайкальская

1) Выс. утв., 13 мая 1898 г., журналъ Комитета Сибирской жел. дор.

линія должна быть отнесена къ труднѣйшимъ участкамъ магистрали. При крайне пересѣченномъ характерѣ мѣстности и необходимости возводить сложныя искусственныя сооруженія въ ущельяхъ горныхъ рѣчекъ, впадающихъ въ Байкалъ, стоимость постройки линіи была исчислена въ 25 милл. р., или свыше 80 тысячъ р. на версту, что и заставило въ 1892 г. особое совѣщаніе отнести этотъ участокъ Сибирской жел. дор. къ третьей очереди магистрали.

Между тѣмъ, отсутствіе сплошного рельсоваго или вообще пароваго пути отъ г. Иркутска до восточнаго берега Байкала вызвало бы, при окончаніи Средне-Сибирской и Забайкальской линій, серьезныя затрудненія при передвиженіи пассажировъ и грузовъ. Это соображеніе и побудило министра путей сообщенія Кривошеина указать, осенью 1893 г., въ своемъ представленіи въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги (по поводу осмотра Сибирской магистрали инженеромъ Ададуровымъ), что было бы полезно, не дожидаясь сооруженія Кругобайкальской линіи, построить временный рельсовый путь длиною до 80 вер. отъ г. Иркутска до пристани Лиственичной, расположенной на западномъ берегу озера Байкала и устроить правильное паровое сообщеніе черезъ названное озеро, имѣющее въ этомъ мѣстѣ ширину 35—40 вер.

Комитетъ, въ засѣданіи 10 ноября 1893 г., сочувственно отнесся къ такому предположенію и предоставилъ министру путей сообщенія внести свои соображенія о производствѣ изысканій по вѣтви Иркутскъ-Лиственичная и подробныхъ изслѣдованій оз. Байкала для установленія на немъ правильнаго пароходнаго сообщенія.

Ходатайство о разрѣшеніи производства изысканій *Иркутско-Байкальской вѣтви* было представлено Кривошеинымъ въ Комитетъ въ началѣ 1894 г., и по Высочайше утвержденному 19 февраля того же года журналу Комитета былъ отпущенъ потребный для этихъ изысканій кредитъ въ суммѣ 5.000 р.

Предварительныя изысканія линіи отъ г. Иркутска къ озеру Байкалу были произведены въ 1894 г. чинами экспедиціи по изысканіямъ Забайкальской желѣзной дороги. По проекту, составленному экспедиціей, вѣтвь, начинаясь отъ ст. Иркутскъ Средне-



Стрѣтенскъ.



Иркутскъ.

Т-во Р. Голике и А. Вильборгъ.

Сибирской желѣзной дороги, должна была пересѣчь р. Ангару понтоннымъ мостомъ и слѣдовать по правому берегу этой рѣки до истока послѣдней, у озера Байкала. Проложеніе линіи по этому направленію представлялось, при предварительномъ осмотрѣ мѣстности, болѣе выгоднымъ въ виду неблагопріятныхъ топографическихъ условій лѣваго берега р. Ангары.

Строительная стоимость вѣтви по этому направленію, выяснившаяся къ 1895 г. въ размѣрѣ 2.216.735 р., была принята въ этой суммѣ Высочайше утвержденнымъ, 13 мая 1895 г., журналомъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Между тѣмъ, при дальнѣйшемъ изученіи въ 1895—1896 г.г. естественныхъ условій р. Ангары обнаружились значительныя неудобства, которыя представило бы для эксплоатаціи сооруженіе вѣтви къ оз. Байкалу по правому берегу р. Ангары. Наблюдающіяся значительныя колебанія уровня р. Ангары обусловили бы необходимость разводки понтоннаго моста черезъ эту рѣку какъ во время весенняго половодья, такъ и при ледоходѣ, что вызвало бы прекращеніе движенія на 1—1½ мѣсяца. Съ другой стороны, было выяснено, что сумма въ 175.000 р., исчисленная на устройство понтоннаго моста черезъ р. Ангару, окажется недостаточной въ виду тѣхъ дополнительныхъ приспособленій, которыя должны были бы быть сооружены, сверхъ понтонной части моста, вслѣдствіе частыхъ колебаній уровня р. Ангары. Въ виду такихъ обстоятельствъ министерство путей сообщенія сдѣлало распоряженіе о производствѣ изысканій вѣтви къ озеру Байкалу по лѣвому берегу р. Ангары. Изысканіями этими было выяснено, что при сооруженіи вѣтви по лѣвому берегу р. Ангары длина ея сократится на 3 версты, причемъ превышеніе стоимости вѣтви по лѣвому берегу, въ сравненіи съ направленіемъ по правому, выразится лишь въ незначительной суммѣ.

На основаніи этихъ данныхъ, министръ путей сообщенія испрашивалъ Высочайшее разрѣшеніе на утвержденіе направленія вѣтви отъ г. Иркутска къ Байкалу по лѣвому берегу р. Ангары и на приступъ къ производству работъ по постройкѣ вѣтви по этому направленію. Высочайшее соизволеніе на это послѣдовало 26 іюля 1896 года.

Расцѣночная вѣдомость вѣтви по вновь утвержденному направленію была составлена министерствомъ путей сообщенія къ началу 1897 г. и строительная стоимость ея была, въ апрѣлѣ того же года, опредѣлена Комитетомъ въ 2.400.914 р. [1]). Вмѣстѣ съ тѣмъ, были утверждены и техническія условія постройки, представляющія почти полное сходство съ принятыми для Средне-Сибирской линіи.

Сооруженіе Иркутско-Байкальской вѣтви, происходившее подъ руководствомъ строителя Забайкальской линіи инженера Пушечникова, было начато лѣтомъ 1896 г.; временное движеніе на вѣтви было открыто 6 января 1898 г., а переходъ ея въ эксплоатацію совершился 1 іюля 1900 г. Линія направляется отъ г. Иркутска по лѣвому берегу р. Ангары до истока послѣдней изъ оз. Байкалъ, гдѣ устроена станція (на 64-й верстѣ), отъ которой линія продолжается еще около 400 саж. до самаго берега озера и оканчивается путемъ на пристань для подачи вагоновъ на пароходъ. Берегъ р. Ангары, по которому проложена линія, представляетъ собою гористую мѣстность, пересѣченную глубокими логами и на большомъ протяженіи круто спускающуюся къ рѣкѣ: при необыкновенно быстромъ теченіи Ангары это обстоятельство вызвало необходимость значительнаго количества дорогостоющихъ работъ, какъ по устройству полотна пути и станціонныхъ площадокъ, такъ и по сооруженію подпорныхъ стѣнокъ изъ сухой каменной кладки, ограждающихъ полотно отъ размыва теченіемъ рѣки.

Неизбѣжность многихъ изъ этихъ работъ не могла быть предусмотрѣна утвержденной въ 1897 г. расцѣнкой вслѣдствіе неполноты окончательныхъ изысканій, произведенныхъ, въ виду спѣшности постройки, зимою 1896 г. подъ глубокимъ снѣгомъ; это и было главной причиной, почему министръ путей сообщенія для достройки вѣтви былъ вынужденъ двукратно испрашивать черезъ Комитетъ ассигнованія дополнительныхъ кредитовъ, которые и были отпущены въ 1899 г. [2]) въ размѣрѣ

---

[1]) Выс. утв., 12 апрѣля 1897 г., положеніе Комитета Сибирской жел. дороги.

[2]) Выс. утв., 11 февраля и 19 декабря 1899 г., положенія Комитета Сибирской жел. дор.

491.543 р. (въ первый разъ) и 260.000 р. (во второй разъ). Лѣтомъ 1900 г. Иркутско-Байкальская вѣтвь была осмотрѣна коммисіею М. Я. Михайловскаго, которая могла лишь подтвердить безусловную необходимость всѣхъ дополнительно произведенныхъ работъ, вызванныхъ особыми свойствами легко вывѣтривающихся горныхъ породъ лѣваго берега р. Ангары. По даннымъ коммисіи увеличеніе количества этихъ работъ въ сравненіи съ предположеніями расцѣнки 1897 года обусловило возвышеніе общей стоимости вѣтви на 680.978 р., т. е. составило около 90% общей передержки по сооруженію вѣтви. Остальная затѣмъ часть перерасхода была вызвана, главнымъ образомъ, недостаточностью назначенныхъ по утвержденной расцѣнкѣ единичныхъ цѣнъ и лишь переплата 14.522 р. по ускоренію постройки моста черезъ р. Иркутъ могла, по заключенію коммисіи, до нѣкоторой степени быть вызвана извѣстною неосторожностью строителей, такъ какъ, независимо отъ увеличеннаго числа рабочихъ, потребовавшихся для срочнаго окончанія этого моста, часть работъ была исполнена болѣе дорогимъ хозяйственнымъ способомъ вслѣдствіе необходимости устранить подрядчика, неудачно выбраннаго для постройки моста.

Общая стоимость Иркутско-Байкальской вѣтви составила вмѣстѣ съ суммами, затраченными на изысканія и на образованіе оборотнаго капитала, 3.171.555 р., или 49.555 р. на версту. Вѣтвь эта, долженствовавшая сначала, вмѣстѣ съ паровой переправой черезъ Байкалъ, служить временнымъ соединительнымъ звеномъ между Средне-Сибирской и Забайкальской линіями, получила нынѣ значеніе постоянной составной части непрерывной Сибирской магистрали, благодаря принятому Комитетомъ въ 1901 г. рѣшенію вести Кругобайкальскую линію на всемъ ея протяженіи близъ береговъ Байкала.

Устройство переправы черезъ оз. Байкалъ.

Напротивъ, значеніе временнаго средства сообщенія сохраняется за дѣйствующей въ настоящее время *пароходной переправой черезъ оз. Байкалъ*. Мысль о возможности устройства такой переправы впервые была высказана министромъ финансовъ С. Ю. Витте въ засѣданіяхъ Комитета Сибирской жел. дор. 10 и 24 февраля 1893 г., когда имъ было указано на необходимость

обсудить вопросъ объ обезпеченіи непрерывной передачи грузовъ Сибирской желѣзной дороги по озеру Байкалу устройствомъ на послѣднемъ пароходныхъ сообщеній непосредственнымъ распоряженіемъ строительнаго управленія Сибирской жел. дор. Вслѣдъ за тѣмъ, вопросъ объ организаціи этихъ пароходныхъ рейсовъ, какъ сказано выше, былъ обсуждаемъ, по представленію министра путей сообщенія Кривошеина, Сибирскимъ Комитетомъ осенью 1893 г. одновременно съ предположеніями о постройкѣ Иркутско-Байкальской вѣтви, причемъ Кривошеинымъ было высказано предположеніе объ установленіи сообщенія между берегами озера при помощи парома-ледокола, могущаго продолжать навигацію до 9 мѣсяцевъ въ году, съ тѣмъ, чтобы въ остальное время, когда ледъ становится достаточно толстымъ, укладывать по льду рельсовый путь съ электрической или паровой тягой. Комитетъ, соглашаясь съ этими предположеніями, считалъ также необходимымъ производство подробныхъ изслѣдованій оз. Байкала предварительно устройства на немъ переправы, для чего и было ассигновано на эти изслѣдованія 5.000 р. изъ суммъ, предназначенныхъ на вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкою Сибирской магистрали [1]). Изслѣдованія эти были произведены въ 1894 г. чинами экспедиціи по изысканіямъ Забайкальской линіи и показали, что наиболѣе подходящими мѣстами для устройства пристаней для Байкальской переправы могутъ быть Лиственичный рейдъ на западномъ берегу озера и Мысовая бухта—на восточномъ.

Въ виду многихъ связанныхъ съ устройствомъ желѣзнодорожной переправы техническихъ трудностей, которыя представлялось наиболѣе удобнымъ разрѣшить на основаніи опыта подобныхъ же сооруженій, существующихъ въ Новомъ Свѣтѣ, зимою 1894—1895 г.г. былъ командированъ въ Сѣверную Америку инженеръ Соколовъ, который пришелъ къ заключенію, что Байкальская переправа болѣе всего имѣетъ сходство съ условіями паровой переправы между конечными пунктами желѣзнодорожной линіи на обоихъ берегахъ пролива между озерами Мичиганъ и

---

[1]) Выс. утв., 10 декабря 1893 г., журналъ Комитета Сибирской жел. дор.

Гуронъ, гдѣ, на протяженіи около 11 вер., сообщеніе поддерживается цѣлый годъ при помощи парового парома-ледокола «St. Marie», принимающаго на себя желѣзнодорожный поѣздъ.

О результатахъ поѣздки инженера Соколова министромъ путей сообщенія кн. Хилковымъ было доложено въ началѣ 1895 г. Комитету Сибирской желѣзной дороги, причемъ стоимость устройства парохода для переправы, по типу употребляемыхъ въ Америкѣ деревянныхъ ледоколовъ, опредѣлялась приблизительно въ 800.000 р. Въ счетъ этой суммы Комитетъ въ мартѣ 1895 г. счелъ возможнымъ отпустить для постройки такого ледокола 500.000 р.

Между тѣмъ уже лѣтомъ того же 1895 г., при поѣздкѣ кн. М. И. Хилкова въ Сибирь, выяснилось, что, при отсутствіи въ этомъ краѣ опытныхъ рабочихъ для постройки деревянныхъ судовъ и дороговизнѣ устройства эллинговъ и другихъ приспособленій, металлическое судно, болѣе пригодное для плаванія по Байкалу, обойдется лишь немногимъ дороже деревяннаго.

На основаніи предварительныхъ переговоровъ съ 12 русскими и иностранными заводами, министерство путей сообщенія опредѣлило приблизительную стоимость сооруженія такого металлическаго судна въ 3 мил. р., со включеніемъ въ эту сумму расходовъ на постройку пристаней на оз. Байкалъ, а также на устройство приспособленій, необходимыхъ для производства въ будущемъ ремонта парохода. Пароходъ этотъ, по предположеніямъ кн. Хилкова, долженъ былъ имѣть одинаковую съ американскимъ ледоколомъ «St. Marie» силу машинъ—въ 3.500 индикаторныхъ силъ, отличаясь отъ послѣдняго лишь металлическимъ корпусомъ.

Комитетъ Сибирской желѣзной дороги одобрилъ эти расчеты министра путей сообщенія и постановилъ отпустить въ 1896 г. 1.135.000 р. на устройство Байкальской переправы [1]).

Почти одновременно съ этимъ, министромъ путей сообщенія было принято рѣшеніе передать заказъ парома-ледокола англійской фирмѣ Армстронгъ и К°, предложившей на конкуренціи

---

1) Выс. утв., 18 марта 1895 г., журналъ Комитета Сибирской жел. дор.

1) Выс. утв., 7 декабря 1895 г., положеніе Комитета Сибирской желѣзной дороги.

наиболѣе выгодныя для казны условія. 18 декабря 1895 г. съ этой фирмой былъ заключенъ контрактъ. По окончаніи работъ на заводѣ, части корпуса парома-ледокола были въ разобранномъ видѣ доставлены изъ Англіи въ С.-Петербургъ въ іюнѣ 1896 г., а части машинъ и механизмовъ были привезены въ Ревель въ декабрѣ того же года. По прибытіи въ Россію всѣ перечисленныя части парома-ледокола были перевезены по желѣзной дорогѣ до г. Красноярска, а отсюда въ 1897—1898 г.г. доставлены на Байкалъ частью по р.р. Енисею и Ангарѣ на казенныхъ пароходахъ, частью же гужемъ, и по доведеніи рельсоваго пути до Иркутска—по желѣзной дорогѣ. Для руководства сборкой частей ледокола на берегу Байкала (близъ сел. Лиственичнаго), происходившей при участіи приглашенныхъ съ завода Армстронгъ техниковъ-спеціалистовъ, была учреждена особая администрація. Завѣдываніе же постройкою пристаней съ молами было поручено строителю Забайкальской жел. дор. и Иркутско-Байкальской вѣтви инженеру Пушечникову.

Вслѣдъ за приступомъ къ работамъ по устройству переправы, послѣ того, какъ стали выясняться дѣйствительныя условія производства этихъ работъ, а также по мѣрѣ того, какъ разрабатывались детальные проекты причальныхъ и защитныхъ сооруженій для ледокола, соотвѣтствующихъ физическимъ условіямъ оз. Байкала и спеціальному характеру работы ледокола,—стала обнаруживаться невозможность ограничить расходъ на устройство переправы предварительно исчисленною суммою въ 3 мил. руб. Такъ какъ дѣйствительная стоимость доставки въ частяхъ и постройки на Байкалѣ стальнаго судна значительныхъ размѣровъ (опредѣленныхъ по окончательному проекту въ 3470 тоннъ водоизмѣщенія), а равно и возведенія тамъ же причальныхъ сооруженій съ подводною выемкою скалистаго дна—работъ, впервые производившихся на Байкалѣ,—могла быть съ достаточною точностью опредѣлена лишь опытнымъ путемъ, то министръ путей сообщенія могъ представить Комитету Сибирской желѣзной дороги расцѣночныя вѣдомости работъ по устройству переправы не ранѣе весны 1898 г., когда работы по сооруженію ледокола и пристаней уже довольно значительно подвинулись впередъ.

Въ этомъ представленіи кн. М. И. Хилковъ указывалъ въ частности, что увеличеніе строительной стоимости переправы сравнительно съ предварительными исчисленіями зависѣло, ближайшимъ образомъ, отъ непредусмотрѣнной ранѣе необходимости уплатить при ввозѣ частей ледокола и машинъ для дока въ Россію таможенныя пошлины въ размѣрѣ до 425.000 р. [1]), отъ вздорожанія доставки этихъ частей на мѣсто сборки, въ виду спѣшности дѣла болѣе, чѣмъ на 400.000 р., отъ необходимости ассигнованія особыхъ средствъ для устройства жилыхъ помѣщеній для администраціи и рабочихъ (на 124.560 р.) и нѣкоторыхъ другихъ подобнаго же рода непредвидѣнныхъ ранѣе расходовъ. Стоимость устройства пристаней, по объясненію министра путей сообщенія, также должна возвыситься вслѣдствіе того, что перенесеніе Иркутско-Байкальской вѣтви съ праваго берега Ангары на лѣвый приводило къ необходимости строить пристань на западномъ берегу нѣсколько южнѣе первоначально предположеннаго мѣста (сел. Лиственичнаго)—близъ мыса Баранчика, гдѣ требовалось произвести значительно большее количество подводныхъ работъ вслѣдствіе крутизны уклона дна Байкала.

Въ зависимости отъ этихъ, вновь выяснившихся обстоятельствъ кн. М. И. Хилковъ опредѣлялъ стоимость устройства парома-ледокола съ докомъ для его ремонта въ 3.291.000 р., а пристаней съ молами—въ 1.840.000 р.; сверхъ этого, министръ путей сообщенія ходатайствовалъ передъ Комитетомъ объ отпускѣ 800.000 р. на сооруженіе вспомогательнаго судна для Байкальской переправы, которое представляло бы собою небольшой пассажирско-грузовой пароходъ съ ледокольными свойствами и могло бы оказывать помощь главному ледоколу въ случаѣ возможныхъ небольшихъ поврежденій въ послѣднемъ, а равно и увеличивать его провозоспособность при условіяхъ неблагопріятныхъ для обычной быстроты его рейсовъ (въ случаѣ бурь или тумановъ).

---

[1]) Первоначально предполагалось доставить части ледокола и доковыя машины изъ Англіи на Байкалъ, безъ уплаты таможенныхъ пошлинъ, Карскимъ моремъ и затѣмъ Енисеемъ и Ангарою; осуществленію этого плана воспрепятствовали, однако, выяснившіяся вскорѣ неудобства перегрузки частей ледокола и дока изъ морскихъ судовъ въ рѣчныя въ устьѣ Енисея.

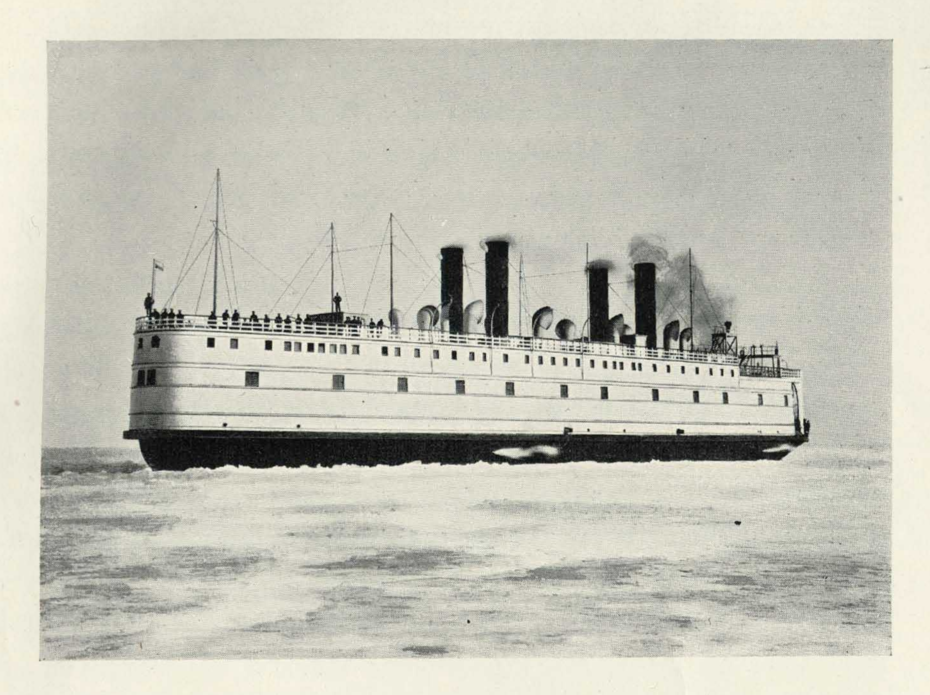
Комитетъ утвердилъ строительную стоимость переправы (съ пріобрѣтеніемъ вспомогательнаго ледокола) въ суммѣ 5.931.000 [1]).

Работы по устройству переправы продолжались до средины 1900 г. Сборка частей ледоколовъ имѣла мѣсто на берегу Байкала, въ сел. Лиственичномъ; тамъ же производилась и склепка послѣднихъ, чеканка, плотничная и столярная ихъ отдѣлка, а также установка на нихъ машинъ, котловъ, механизмовъ водоотливной системы и др. принадлежностей. Снаряженіе обоихъ ледоколовъ было выполнено русскими рабочими, частью привезенными изъ С.-Петербурга, изъ состава спеціальныхъ судостроительныхъ цеховъ. Къ 1899 г. работы по сборкѣ главнаго ледокола, получившаго наименованіе «Байкалъ», подвинулись настолько, что 17 іюня ледоколъ былъ спущенъ на воду, а въ апрѣлѣ слѣдующаго 1900 г. онъ началъ совершать правильные рейсы; немного позднѣе, именно въ августѣ 1900 г., начались рейсы отстроеннаго въ Англіи вспомогательнаго ледокола, названнаго «Ангарой».

Первый изъ упомянутыхъ ледоколовъ—«Байкалъ» построенъ изъ Сименсъ-Мартеновской стали и имѣетъ слѣдующія главныя измѣренія: полная длина его составляетъ 290 фут., наибольшая ширина по палубѣ 57 фут., высота корпуса въ центрѣ отъ киля до главной палубы—28½ фут., а средняя осадка съ полнымъ грузомъ—18½ фут. На главной палубѣ парома уложено въ закрытомъ корридорѣ три рельсовыхъ пути, на которыхъ могутъ помѣститься 25 груженыхъ товарныхъ вагоновъ; подъ вагоннымъ помѣщеніемъ устроены каюты для 200 пассажировъ всѣхъ 3 классовъ и для судовой команды. Общій грузъ, поднимаемый судномъ, составляетъ 750 тоннъ, въ томъ числѣ 250 тоннъ топлива. Пароходъ приводится въ движеніе тремя винтами, изъ которыхъ два находятся на кормѣ, а одинъ—на носу, и обладаетъ скоростью хода при дѣйствіи однѣхъ лишь кормовыхъ машинъ—до 22,6 вер. въ часъ въ тихой и свободной отъ льда водѣ. Общая мощность всѣхъ машинъ судна достигаетъ 3.750 индикаторныхъ силъ.

Пароходъ «Ангара», меньшій по величинѣ, имѣетъ длину въ 200 фут., ширину по палубѣ въ 35 фут. и осадку съ пол-

[1]) Выс. утв., 13 мая 1898 г., положеніе Комитета Сибирской желѣзной дороги.



Паромъ-ледоколъ „Байкалъ“ (4200 тоннъ водоизмѣщенія). Сооруженъ въ 1896 г.



Разработка скалъ на Круго-Байкальской жел. дор.

Т-во Голике и Вильборгъ.

нымъ грузомъ въ 15 фут. и можетъ поднимать до 150 пассажировъ, около 250 тоннъ груза и 150 тоннъ топлива. Имѣя болѣе острый корпусъ въ сравненіи съ ледоколомъ «Байкалъ», пароходъ «Ангара» можетъ при одной кормовой машинѣ въ 1.250 индикаторныхъ силъ, развивать почти такую же скорость, какъ и «Байкалъ»—именно 21,8 вер. въ часъ. Главная задача «Ангары» перевозка пассажировъ.

Гавани, устроенныя на обоихъ берегахъ Байкала для ледоколовъ, расположены близъ м. Баранчикъ и с. Мысовой, на конечныхъ станціяхъ Иркутско-Байкальской вѣтви и Забайкальской желѣзной дороги, на разстояніи 68 верстъ одна отъ другой. Каждая гавань состоитъ изъ каменной дамбы, выдвинутой въ озеро до глубины, необходимой для причала парома-ледокола (3½ сажени), и собственно пристани, состоящей изъ двухъ моловъ раздвоенныхъ, на подобіе вилки, въ которую входитъ ледоколъ [1]). Сверхъ дамбы и моловъ на обѣихъ пристаняхъ построено по предохранительному молу. На оконечностяхъ всѣхъ моловъ установлены сигнальные портовые огни, а во время тумана на каждой пристани дѣйствуетъ паровая сирена, указывающая судамъ направленіе для входа въ пристань. Для ремонта ледоколовъ на западномъ берегу Байкала устроенъ деревянный плавучій докъ, длиною въ 300 фут., снабженный сильными водоотливными машинами, при дѣйствіи которыхъ подъемъ судна вѣсомъ въ 4.200 тоннъ возможенъ въ 4½ часа.

Во время производства перечисленныхъ здѣсь работъ по устройству Байкальской переправы обнаружилось, что ассигнованные на послѣднюю въ 1898 году кредиты представятся недостаточными, въ виду чего министръ путей сообщенія, сообщая Комитету Сибирской желѣзной дороги осенью 1899 года о причинахъ, вызвавшихъ превышеніе дѣйствительныхъ выяснившихся расходовъ надъ назначенными по утвержденнымъ въ 1898 году расцѣнкамъ, ходатайствовалъ о дополнительномъ ассигнованіи 346.340 р. для окончанія работъ по снаряженію ледокола «Бай-

[1]) Длина дамбъ, состоящихъ изъ каменной наброски, защищенной со стороны озера ряжевыми стѣнками, составляетъ на западной пристани 267 саж. и на восточной—190 саж. Молы пристаней состоятъ изъ ряжевыхъ ящиковъ, шириною 3—5 саж.; длина наружнаго мола вилки—79 саж. и внутренняго—34 саж. Передача вагоновъ на ледоколы производится по особымъ металлическимъ подъемнымъ мостикамъ.

калъ» и 177.000 р. по устройству пристаней и моловъ. Комитетъ, въ засѣданіи 8 декабря 1899 г., призналъ возможнымъ увеличить строительную стоимость переправы обѣими вышепоименованными суммами и поручилъ, при этомъ, командированной на линію Сибирской желѣзной дороги коммисіи К. Я. Михайловскаго ближайшимъ образомъ ознакомиться на мѣстѣ работъ съ причинами передержекъ по устройству переправы; задача эта была исполнена коммисіею при участіи представителя отъ морскаго министерства, осмотрѣвшею въ іюнѣ 1900 г. какъ суда байкальской переправы, такъ и ремонтный докъ и пристани съ молами.

По поводу перерасхода по снаряженію ледокола «Байкалъ» и плавучаго дока (346.340 р.) коммисіею было установлено, что около половины этой передержки (179.326 р.) объяснялось недостаточнымъ назначеніемъ по проектамъ нѣкоторыхъ работъ, какъ-то: по окраскѣ парома-ледокола, по устройству стапелей для спуска послѣдняго на воду, по конопаткѣ корпуса дока, и по постройкѣ жилыхъ помѣщеній для администраціи, для служащихъ по сборкѣ ледоколовъ. Далѣе перерасходъ въ 18.729 р. былъ вызванъ недостаточно точнымъ исчисленіемъ выяснившихся единичныхъ цѣнъ и въ 36.249 р.—необходимостью продлить содержаніе администраціи на 1 годъ (до 1 Іюля 1901 г.)., и, наконецъ, 112.036 р. было израсходовано вслѣдствіе ошибокъ и нехозяйственныхъ дѣйствій лицъ, завѣдывавшихъ въ 1896—1898 г.г. сборкою ледокола. Послѣдняя сумма, составляющая около 2% общей строительной стоимости ледокола «Байкалъ» и плавучаго дока, слагается изъ 35.563 р., израсходованныхъ на работы, оказавшіяся непригодными или потребовавшія передѣлокъ [1]), и 76.473 р., издержанныхъ вслѣдствіе дороговизны нѣкоторыхъ работъ, объясняющейся нераспорядительностью первоначальныхъ руководителей дѣла [2]).

---

[1]) Изъ этой суммы было затрачено 29.646 р. на передѣлку работъ по обдѣлкѣ корпуса плавучаго дока, неудовлетворительно выполненныхъ въ 1896—1897 г.г.

[2]) Въ составѣ этой послѣдней суммы было непроизводительно затрачено 34.346 р. въ 1897 г. при конопаткѣ дока, вслѣдствіе того, что отъ подрядчика была принята пенька, содержавшая излишнее количество смолы, которое, по заключенію представителя морскаго министерства, повліяло на увеличеніе вѣса пеньки и стоимости послѣдней на 30%; далѣе, 38.555 р. было израсходовано въ 1897 г. при плотничныхъ работахъ по корпусу дока, вслѣдствіе неудачнаго способа выполненія послѣднихъ поденными рабочими.

Всесторонне обсудивъ причины указанныхъ передержекъ, коммисія К. Я. Михайловскаго признала, согласно съ мнѣніемъ представителя морскаго министерства, что, несмотря на обнаруженные ею случаи нехозяйственности, окончательная стоимость ледокола «Байкалъ» не можетъ считаться преувеличенной, такъ какъ стоимость одной тонны водоизмѣщенія, составившая 361 р., не должна считаться высокой въ сравненіи со стоимостью постройки судовъ въ С.-Петербургѣ, въ особенности, если принять во вниманіе, что расходы по перевозкѣ частей ледокола и по уплатѣ таможенныхъ пошлинъ составили 129% стоимости изготовленія ледокола въ Англіи.

Что же касается до постройки моловъ и пристаней, то коммисіею, по осмотрѣ этихъ сооруженій, было признано, что появленіе передержки при ихъ устройствѣ (въ 167.000 р.) объясняется неполнотою изысканій, происшедшей вслѣдствіе недостатка времени для изученія озера Байкала, а также и для производства на послѣднемъ гидрографическихъ и метеорологическихъ наблюденій. Это обстоятельство привело къ необходимости выполненія совершенно непредвидѣнныхъ расцѣнкою 1898 г. работъ (т. е. выемки и предохранительнаго мола въ пристани на восточномъ берегу Байкала), а также и увеличенія исчисленныхъ послѣднею работъ (по рубкѣ ряжевыхъ стѣнъ моловъ и заполненію ихъ камнемъ, по приспособленіямъ для передачи вагоновъ и устройству упругихъ ограждeній стѣнъ моловъ). Усматривая, что потребность въ такомъ измѣненіи количества работъ была признана въ концѣ 1899 года какъ подлежащими техническими учрежденіями [1]), такъ и Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги, коммисія К. Я. Михайловскаго съ своей стороны указала, что общая сумма излишнихъ затратъ, сдѣланныхъ вслѣдствіе ошибокъ и нераспорядительности строителей, достигла лишь 9.710 р. [2]).

---

1) Совѣтомъ бывшаго управленія по сооруженію Сибирской ж. д. и комитетомъ управленія по сооруженію жел. дорогъ.

2) Сумма эта слагается изъ 2.000 р., составляющихъ стоимость исправленія пассажирской платформы на восточномъ берегу Байкала, обрушившейся по причинѣ недосмотра строительной администраціи, и 7.100 р., переплаченныхъ подрядчику при возведеніи мола у ст. Мысовой вслѣдствіе несвоевременнаго устройства пути для подвозки камня для мола.

Всѣ работы по устройству Байкальской переправы и береговыхъ приспособленій были окончены лѣтомъ 1901 г., и съ 10 октября того же года переправа была передана въ вѣдѣніе управленія Забайкальской желѣзной дороги. На расходы по испытанію судоходныхъ и ледокольныхъ свойствъ пароходовъ «Байкалъ» и «Ангара» и на временную эксплоатацію переправы въ 1900 году Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги въ декабрѣ 1899 г. была ассигнована сумма въ 300.000 р., которая по принятому на участкахъ Сибирской магистрали порядку, также была отнесена къ строительной стоимости переправы. Періодъ испытанія ледоколовъ и временной эксплоатаціи переправы совпалъ, однако, съ усиленнымъ движеніемъ на Сибирской желѣзной дорогѣ, вызваннымъ осложненіями, вспыхнувшими лѣтомъ 1900 года на Дальнемъ Востокѣ, и мобилизаціей, равно какъ и представившейся необходимостью спѣшной доставки укладочнаго матеріала для строившейся въ то время вѣтви отъ Забайкальской желѣзной дороги къ Китайской границѣ и для Китайской Восточной желѣзной дороги. Въ виду этого обоими ледоколами было совершено въ 1900 г. бòльшее число рейсовъ противъ предположенныхъ, и плаваніе ледокола «Ангара» началось на два мѣсяца ранѣе назначеннаго срока (1 августа 1900 г.); кромѣ того, въ виду значительнаго количества предъявлявшихся къ перевозкѣ грузовъ, оказалось необходимымъ усилить перевозочныя средства переправы, и по постановленію управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ въ распоряженіе завѣдывающаго временной эксплоатаціею переправы, корабельнаго инженера Заблоцкаго, были переведены пароходы: «Малыгинъ» (возвращенный въ то время изъ аренднаго пользованія пароходовладѣльца Нѣмчинова), «Бардъ» (состоявшій въ распоряженіи управленія по постройкѣ моловъ и пристаней) и «Стрѣла» (находившійся на р. Ангарѣ), равно какъ и катеръ «Волна». Расходы по эксплоатаціи этихъ пароходовъ вызвали въ связи съ необходимостью содержанія особаго штата служащихъ на послѣднихъ передержку въ 130.429 р. противъ кредита, назначеннаго въ 1899 г. для временной эксплоатаціи Байкальской переправы. Перерасходъ этотъ въ іюнѣ 1902 года былъ утвержденъ Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги, который

признал возможным разрѣшить министру путей сообщенія покрыть таковой поступившими за 1900 г. доходами отъ временной эксплоатаціи переправы, достигавшими 278 тыс. р. и превысившими болѣе, чѣмъ въ четыре раза, первоначальныя предположенія (60 тыс. р.) [1]. Такимъ образомъ, перерасходъ, вызванный временною эксплоатаціею переправы, строительная стоимость которой составляетъ сумму 6.744.340 р., не потребовалъ дополнительнаго отпуска средствъ изъ казны.

Постройка Кругобайкальской линіи.

Усиленная дѣятельность, которую Байкальской переправѣ удалось развить въ мобилизацію 1900 г., еще до начала правильной эксплоатаціи обоихъ ледоколовъ, служитъ лучшимъ показателемъ успѣшныхъ результатовъ, достигнутыхъ благодаря устройству переправы. Несмотря однако на все значеніе послѣдней въ дѣлѣ сооруженія Сибирской магистрали и въ наступившей нынѣ эксплоатаціи этого пути, Комитетъ не переставалъ смотрѣть на Байкальскую переправу, лишь какъ на временное соединеніе Средне-Сибирской и Забайкальской линій, которое не можетъ замѣнить собою сооруженіе *Кругобайкальской линіи*. Такой взглядъ былъ вполнѣ опредѣленно высказанъ Комитетомъ еще въ ноябрѣ 1893 г., когда министру путей сообщенія Кривошеину было предоставлено выработать соображенія объ организаціи переправы и, одновременно съ этимъ, о приступѣ въ слѣдующемъ 1894 г. къ производству изысканій по нѣсколькимъ направленіямъ Кругобайкальской линіи [2]), отнесенной по времени сооруженія къ участкамъ третьей очереди, въ виду особыхъ трудностей, связанныхъ съ ея осуществленіемъ.

Въ февралѣ 1894 г. министръ путей сообщенія доводилъ до свѣдѣнія Комитета, что въ виду недостатка въ личномъ составѣ инженеровъ, занятыхъ постройкою другихъ участковъ Сибирской линіи, представлялось бы необходимымъ ограничиться въ этомъ году лишь подготовительными работами по изысканіямъ Кругобайкальской дороги. Для производства этихъ работъ Комитетомъ было тогда же

---

1) Выс. утв., 15 іюня 1902 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

2) Выс. утв., 18 ноября 1893 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

отпущено 12.000 р. [1]), а въ маѣ 1894 г. былъ утвержденъ общій размѣръ кредитовъ для этихъ изысканій въ суммѣ 215.000 руб.

Изысканія были произведены въ 1895—1896 г.г. и заключались въ рекогносцировкѣ и подробномъ изслѣдованіи нѣсколькихъ направленій линіи, съ составленіемъ продольныхъ профилей и подсчетомъ работъ.

Свѣдѣнія, добытыя этими изысканіями, оказались, однако, недостаточно полными для избранія направленія линіи, въ виду чего Августѣйшему Предсѣдателю Комитета Сибирской желѣзной дороги благоугодно было въ 1898 г. въ весеннемъ засѣданіи Комитета, высказать мнѣніе о необходимости немедленно приступить къ новымъ изысканіямъ. Единогласно присоединяясь къ такому заявленію Государя Императора, Комитетъ предоставилъ министру путей сообщенія организовать лѣтомъ 1898 г. изысканія Кругобайкальской жел. дор. и выработать расцѣночныя вѣдомости и техническія условія послѣдней съ такимъ расчетомъ, чтобы работы по сооруженію этой линіи могли быть начаты лѣтомъ 1899 г. и съ позаимствованіемъ суммы, необходимой для изысканій изъ кредитовъ, предназначенныхъ по дѣйствующей смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ на сооруженіе Сибирской желѣзной дороги [2]).

Въ іюнѣ 1899 г. кн. М. И. Хилковъ представилъ на усмотрѣніе Комитета результаты вновь произведенныхъ въ 1898 г. изслѣдованій мѣстности, прилегающей къ южной части оз. Байкала. Изслѣдованіями этими было выяснено, что раіоны предполагаемаго проложенія Кругобайкальской линіи представляютъ совершенно различный характеръ для западной части линіи—отъ г. Иркутска до селенія Култукъ—съ одной стороны, и для ея восточной части—отъ сел. Култукъ до ст. Мысовой—съ другой: въ то время, какъ западная часть линіи можетъ быть проложена по нѣсколькимъ направленіямъ (по берегу оз. Байкала и также по нѣсколькимъ попутнымъ долинамъ для постепеннаго поднятія на водораздѣлъ между р. Иркутомъ и рѣками, впадающими въ Байкалъ), для восточной ея части можетъ быть принято лишь одно направленіе—по берегу и долинѣ Байкальскаго озера.

---

1) Выс. утв., 9 февраля 1894 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

2) Выс. утв., 13 мая 1898 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Въ зависимости отъ такихъ результатовъ изысканій, кн. М. И. Хилковъ признавалъ направленіе восточной части Кругобайкальской линіи окончательно установленнымъ и ходатайствовалъ передъ Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги объ его утвержденіи и о разрѣшеніи приступить къ строительнымъ работамъ въ 1899 г. Относительно же западной части Кругобайкальской линіи, министръ путей сообщенія докладывалъ Комитету, что изслѣдованіе послѣдней было произведено въ 1898 г. по четыремъ направленіямъ, сходившимся на берегу Байкала у сел. Култукъ: 1) отъ ст. Иннокентьевской, по долинѣ р. Иркута черезъ Зыркузунскій хребетъ, 2) отъ той же станціи долинами р.р. Большой Ольхи и Крутой Губы и затѣмъ берегомъ Байкала, 3) отъ конечной станціи Иркутско-Байкальской вѣтви по берегу озера и 4) отъ сел. Белектуй, находящагося на 960-й верстѣ II участка Средне-Сибирской желѣзной дороги, черезъ Тункинскій хребетъ.

Вслѣдствіе трудныхъ естественныхъ условій по второму и четвертому варіантамъ [1]) министръ путей сообщенія находилъ, что слѣдовало бы остановиться или на первомъ направленіи, отъ станціи Иннокентіевской черезъ Зыркузунскій перевалъ, или же на четвертомъ—по берегу Байкала.

При окончательномъ выборѣ одного изъ этихъ направленій, по заявленію кн. М. И. Хилкова, нельзя однако было исходить изъ данныхъ, собранныхъ послѣдними изысканіями, такъ какъ вслѣдствіе горныхъ условій этихъ участковъ путемъ дополнительныхъ изысканій возможно достигнуть значительнаго улучшенія профилей линіи; поэтому было бы необходимо произвести окончательныя техническія изысканія съ составленіемъ проектовъ отдѣльныхъ сооруженій, а также подробныя геологическія изслѣдованія мѣстности.

---

[1]) Второй изъ указанныхъ варіантовъ представлялъ при спускѣ линіи по долинѣ Крутой Губы къ Байкалу непреодолимыя въ техническомъ отношеніи затрудненія въ виду необходимости для поддержанія насыпи сооружать подпорныя стѣнки высотою въ 10—15 саж., что, по мнѣнію министра путей сообщенія, не могло быть допущено, такъ какъ, помимо чрезвычайной трудности производства этой работы, и расходы по ремонту этихъ стѣнокъ должны быть весьма велики. Съ другой стороны, направленіе линіи черезъ Тункинскій хребетъ было бы сопряжено съ нѣкоторымъ удлиненіемъ линіи и съ устройствомъ тоннеля длиною въ 10½ верстъ.

Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, въ засѣданіи 23 іюня 1899 г., вновь призналъ, согласно съ мнѣніемъ Августѣйшаго Предсѣдателя, сооруженіе Кругобайкальской желѣзной дороги дѣломъ неотложной необходимости, при чемъ счелъ возможнымъ въ согласіи съ предположеніями кн. М. И. Хилкова утвердить направленіе восточной части этой линіи (отъ сел. Култука до ст. Мысовой по берегу оз. Байкала) и разрѣшить приступъ къ работамъ на этомъ участкѣ въ 1899 г., руководствуясь, впредь до утвержденія особыхъ техническихъ условій для всей Кругобайкальской линіи, условіями, утвержденными для соединительной вѣтви отъ Забайкальской линіи къ китайской границѣ [1]), съ нѣкоторыми лишь измѣненіями послѣднихъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ разрѣшилъ приступить и къ окончательнымъ изысканіямъ западной части Кругобайкальской жел. дороги [2]).

Постройка этой дороги была начата, на восточномъ ея участкѣ, въ 1899 г. инженеромъ Савримовичемъ, которымъ также были сдѣланы въ 1899—1900 г.г. окончательныя изысканія западной части Кругобайкальской линіи. Одновременно съ этими изысканіями были произведены, подъ руководствомъ профессора С.-Петербургскаго Университета Мушкетова, подробныя геологическія изслѣдованія мѣстности по обоимъ варіантамъ западнаго участка линіи, бывшимъ въ виду Комитета Сибирской желѣзной дороги въ 1899 г. Въ результатѣ всѣхъ изслѣдованій оказалось, что мѣстность по берегу Байкала по геологическому ея характеру представляется болѣе выгодною для проведенія желѣзной дороги, нежели долина р. Иркута, какъ въ виду болѣе благопріятныхъ условій размыванія и вывѣтриванія горныхъ породъ, такъ и вслѣдствіе лучшихъ условій въ отношеніи постройки тоннелей: по берегу Байкала требуется устройство нѣсколькихъ короткихъ тоннелей, тогда какъ для переѣзда черезъ Зыркузунскій хребетъ было бы необходимо провести одинъ тоннель, длиною въ $3\frac{1}{2}$ версты, устройство котораго было бы

---

[1]) Техническія условія постройки этой вѣтви, какъ будетъ указано ниже, отличались отъ принятыхъ въ 1893—1895 г.г. для остальныхъ участковъ Сибирской магистрали принятіемъ болѣе тяжелыхъ рельсъ вѣсомъ въ 24 фунта на погонный футъ и увеличеніемъ высоты и ширины балластнаго слоя полотна (до 2,25—2,60 саж. вмѣсто 2,20—2,35 саж.).

[2]) Выс. утв., 29 іюня 1899 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

значительно труднѣе, такъ какъ при геологическихъ особенностяхъ этого хребта (размятіи породъ и неправильности трещинъ) и при плоскомъ и болотистомъ характерѣ перевала черезъ хребетъ могли бы произойти неожиданные прорывы воды во время работъ въ тоннелѣ; вмѣстѣ съ тѣмъ проведеніе линіи по долинѣ Иркутъ встрѣтилось бы съ вѣчно мерзлой почвой, отсутствующей на берегу Байкала. Наконецъ, нѣсколько большая стоимость сооруженія линіи по береговому варіанту вполнѣ окупалась бы ежегодными сбереженіями (въ 166.000 р.) по эксплоатаціи линіи. Всѣ эти соображенія побудили въ 1901 г. какъ комитетъ управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, такъ и инженерный совѣтъ высказаться за осуществленіе западнаго участка Кругобайкальской линіи по берегу озера; съ своей стороны и министръ путей сообщенія приходилъ къ тому же заключенію, находя, что береговое направленіе представляется болѣе обезпеченнымъ въ отношеніи устойчивости и безопасности пути.

Комитетъ Сибирской желѣзной дороги также присоединился къ выводамъ въ пользу береговаго варіанта западной части Кругобайкальской линіи, утвердивъ направленіе послѣдней отъ ст. Байкалъ Иркутскъ-Байкальской вѣтви до сел. Култукъ [1]). Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ одобрилъ выработанныя для Кругобайкальской желѣзной дороги техническія условія, которыя представляли нѣкоторыя отличія отъ утвержденныхъ въ 1893—1895 г.г. для главныхъ участковъ Сибирской магистрали; отличія эти заключались, главнымъ образомъ, въ установленіи бóльшей ширины земляного полотна (2,60 саж.), бóльшаго размѣра предѣльныхъ радіусовъ закругленій (300 саж. и въ исключительныхъ случаяхъ 150 саж.) и меньшей величины предѣльныхъ уклоновъ (0,008 саж.) и въ принятіи типа тяжелаго рельса вѣсомъ 24 фун. на пог. футъ.

По утвержденному нынѣ направленію Кругобайкальская линія, начинаясь отъ конечной станціи Иркутскъ-Байкальской вѣтви, слѣдуетъ до сел. Култукъ (84-я вер.) всѣми извилинами скалистаго берега озера, огибая мысы и бухты кривыми предѣльнаго радіуса;

---

[1]) Выс. утв., 9 іюля 1901 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

въ тѣхъ же мѣстахъ, гдѣ послѣднее оказалось бы неудобнымъ вслѣдствіе неизбѣжности устройства слишкомъ высокихъ подпорныхъ стѣнокъ—выступающіе въ озеро мысы перерѣзываются выемками, полувыемками и тоннелями, а пади и бухты—мостами и віадуками. У сел. Култукъ линія огибаетъ юго-западный уголъ Байкальскаго озера и слѣдуетъ далѣе въ восточномъ направленіи. Скалы встрѣчаются здѣсь до ст. Муринской (140-ая вер.), но имѣютъ болѣе пологіе склоны, покрытые лѣсомъ. Далѣе, за ст. Муринской горы удаляются на болѣе значительное разстояніе отъ берега и линія до самой ст. Мысовой идетъ по озернымъ образованіямъ.

По количеству разнаго рода работъ, приходящихся на версту дороги, и по трудности ихъ выполненія Кругобайкальская линія превосходитъ всѣ выстроенные до настоящаго времени въ Россіи рельсовые пути. Среднее количество земляныхъ работъ подъ главный путь составляетъ на версту 4,734 куб. саж., въ томъ числѣ 1,893 куб. саж. скальныхъ работъ, разрабатываемыхъ динамитомъ, при чемъ стоимость всѣхъ земляныхъ работъ опредѣлилась въ 47.225 р. на версту, тогда какъ на сосѣдней Забайкальской желѣзной дорогѣ поверстное количество земляныхъ работъ достигаетъ лишь 2.120, а на II участкѣ Средне-Сибирской линіи 2,130 куб. саж., при расходахъ на версту дороги: для первой—12.750 р. и для второй 9.073 р.; количество каменной кладки на версту (92 куб. саж.) является на Кругобайкальской линіи почти вчетверо большимъ въ сравненіи съ Забайкальской, а стоимость искусственныхъ сооруженій на первой (45.825 р.) втрое превышаетъ соотвѣтственный поверстный расходъ на второй.

Трудность постройки Кругобайкальской желѣзной дороги увеличивается тѣмъ, что работы должны производиться почти въ неприступной мѣстности, по обрывамъ, нависшимъ надъ глубокими водами озера Байкалъ, при суровомъ климатѣ и при возможности сообщенія по озеру исключительно въ тихую погоду; наибольшее количество работъ, вмѣстѣ съ тѣмъ и наиболѣе трудныхъ по исполненію, сосредоточено на западной части линіи до сел. Култукъ въ весьма узкой полосѣ между горами и озеромъ. Особенностью Кругобайкальской линіи въ сравненіи со всѣми

другими участками Сибирской магистрали является устройство 33 тоннелей (изъ коихъ 31 приходится на западную часть линіи, до сел. Култукъ) общею стоимостью въ 5,3 мил. р., а также подпорныхъ стѣнокъ на цементномъ растворѣ на сумму 3,7 мил. р. и віадуковъ и акведуковъ—на 1,6 мил. р.

При значительномъ количествѣ подобныхъ весьма серьезныхъ сооруженій работы по трассировкѣ линіи по избранному направленію и составленіе подробныхъ проектовъ отдѣльныхъ сооруженій могли быть закончены не ранѣе начала 1902 г. Представляя весною того же года расцѣночную вѣдомость Кругобайкальской линіи, опредѣлившуюся въ 52.523.695 р., на усмотрѣніе Комитета Сибирской желѣзной дороги, министръ путей сообщенія указывалъ, что высокая поверстная стоимость этой линіи (212.431 р.) находитъ себѣ полное оправданіе въ исключительности условій постройки. Значеніе подобнаго заявленія кн. Хилкова станетъ вполнѣ очевиднымъ, если принять во вниманіе, что поверстную стоимость Кругобайкальской линіи было бы не вполнѣ правильно сравнивать съ поверстною стоимостью прочихъ участковъ Сибирской магистрали, такъ какъ въ общій строительный фондъ Кругобайкальскаго пути введены расходы, частью вовсе не производившіеся при постройкѣ другихъ участковъ магистрали (т. е. 10,6 мил. руб., составляющіе стоимость вышеупомянутыхъ тоннелей, подпорныхъ стѣнокъ, віадуковъ и акведуковъ), частью же не имѣющіе прямого отношенія собственно къ сооруженію желѣзной дороги. Къ расходамъ послѣдней категоріи относятся 450.000 р., занесенные въ расцѣночную вѣдомость Кругобайкальской линіи особою литерою и предназначенные для сооруженія новой пристани для паровой Байкальской переправы на восточномъ берегу Байкала близъ бухты Тонхой. Цѣлесообразность подобной затраты обусловливается, по указанію министра путей сообщенія, тѣмъ, что при значительныхъ удобствахъ этой вновь изслѣдованной бухты, отстоящей не болѣе 38 верстъ отъ западной пристани[1]), и при большой ея глубинѣ и защищенности отъ сильныхъ вѣтровъ—явится возможность крупныхъ сокращеній эксплоатаціон-

[1]) Разстояніе между западною и восточною пристанями составляетъ 68 вер.

ныхъ расходовъ по содержанію переправы на озерѣ Байкалѣ, за которою кн. М. И. Хилковъ признаетъ необходимость сохранять, и послѣ окончанія Кругобайкальской линіи, значеніе вспомогательнаго, по отношенію къ послѣдней, средства сообщенія.

Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, присоединившись къ высказанному кн. М. И. Хилковымъ взгляду, утвердилъ въ іюнѣ 1902 года строительную стоимость Кругобайкальской линіи въ суммѣ 52.523.695 р., считая въ томъ числѣ расходы по устройству пристани въ бухтѣ Тонхой [1]).

По свѣдѣніямъ, представленнымъ министромъ путей сообщенія въ Комитетъ, въ маѣ 1903 г. положеніе работъ по сооруженію Кругобайкальской желѣзной дороги представляется въ слѣдующемъ видѣ. На всемъ протяженіи дороги занято подъ земляное полотно 3,000 дес., т. е. 55% всего количества и сдѣлано 720 дес. рубки лѣса (61% общаго количества). Количество исполненныхъ земляныхъ работъ достигаетъ 858,508 куб. саж., т. е. около 60% общаго числа ихъ, и каменной кладки искусственныхъ сооруженій—6,588 куб. саж. (23% всего количества). Вмѣстѣ съ тѣмъ, построено до 4/5 назначеннаго по расцѣночной вѣдомости числа путевыхъ зданій и до 1/2—станціонныхъ зданій. Рельсы уложены на протяженіи 54 вер. отъ станціи Мысовой до станціи Тонхой, причемъ отъ ст. Мысовой до ст. Переемной, на протяженіи 44 вер., за исключеніемъ нѣкоторыхъ недодѣлокъ, почти всѣ работы окончены и происходитъ рабочее движеніе поѣздовъ.

Работы по сооруженію Кругобайкальской линіи производятся нынѣ, по большей части, черезъ подрядчиковъ, въ числѣ коихъ находятся и нѣкоторые инженеры, принимавшіе ранѣе участіе въ постройкѣ Средне-Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ. Въ непосредственномъ выполненіи работъ принимали участіе ссыльно-каторжные, трудами которыхъ исполнено до 8,200 куб. саж. земляныхъ работъ, очищено до 100 дес. просѣки и сооружено 15 построекъ. Окончаніе Кругобайкальской желѣзной дороги, составляющей по характеру строительныхъ работъ одно изъ труднѣйшихъ сооруженій не только въ Россіи, но и въ Европѣ, ожидается осенью 1904 г.

---

[1]) Выс. утв., 15 іюня 1902 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Къ Кругобайкальской линіи примыкаетъ съ востока *Забайкальская* желѣзная дорога, сооруженіе которой, какъ указано выше, было признано необходимымъ еще въ 1887 г. Первоначальныя изысканія этой линіи были произведены въ 1887 — 1888 г.г. инженеромъ Вяземскимъ, при чемъ выяснилось, что наиболѣе выгодное направленіе линіи пролегаетъ отъ пристани Мысовой на оз. Байкалъ по долинамъ р.р. Селенги, Уды и по переходѣ черезъ Яблоновый хребетъ, по долинамъ р.р. Ингоды и Шилки до станицы Срѣтенской. На основаніи этихъ изысканій и былъ составленъ первоначальный проектъ дороги, одобренный Приамурскимъ генералъ-губернаторомъ. Предварительными изысканіями 1887—1888 г.г. было также обнаружено, что наиболѣе трудную часть Забайкальской линіи (въ отношеніи земляныхъ работъ и искусственныхъ сооруженій) представляетъ участокъ ея отъ г. Читы до г. Срѣтенска, а также переходъ черезъ Яблоновый хребетъ. Сооруженіе Забайкальской линіи.

Въ виду представившейся по этому необходимости самымъ тщательнымъ способомъ изслѣдовать эту мѣстность, снять подробный ея планъ и по выборѣ линіи на планѣ трассировать ее на мѣстѣ, министромъ путей сообщенія Кривошеинымъ въ мартѣ 1893 г. было испрошено разрѣшеніе расходовать на повторительныя изысканія Забайкальской линіи 300.000 р., назначенныхъ на эту потребность по смѣтѣ министерства путей сообщенія на 1893 г. [1]). Изысканія эти, производившіяся въ теченіе 1893 и 1894 г.г. инженеромъ Адріановымъ, имѣли также цѣлью изслѣдовать новый переходъ черезъ Яблоновый хребетъ съ подъемомъ не по долинѣ р. Уды, какъ предполагалось при изысканіяхъ 1887—1888 г.г., а по Хилку, при чемъ этотъ послѣдній варіантъ имѣлъ, по заключенію министра путей сообщенія, то преимущество, что приближалъ линію къ Петровскому заводу и направлялся значительно южнѣе р. Уды.

Между тѣмъ, уже въ апрѣлѣ 1894 г., когда окончательно выяснилась желательность скорѣйшаго сооруженія Сибирской магистрали въ сравненіи съ предположенными въ 1892 г. сроками, министръ путей сообщенія Кривошеинъ вошелъ въ Комитетъ

1) Выс. утв., 22 марта 1893 г., журналъ Комитета Сибирской ж. д.

Сибирской желѣзной дороги съ представленіемъ, въ которомъ полагалъ своевременнымъ приступить къ приготовительнымъ распоряженіямъ по постройкѣ Забайкальской желѣзной дороги, а именно: къ доставкѣ на мѣсто работъ части рельсовъ и подвижного состава. Комитетъ, въ засѣданіи 3 мая 1894 г., согласился съ этими предположеніями, а въ концѣ мая того же года постановилъ, чтобы изысканія и строительныя работы велись съ расчетомъ открытія движенія поѣздовъ по Забайкальской дорогѣ въ 1898 г. одновременно съ доведеніемъ Средне-Сибирской линіи до Иркутска [1]).

На основаніи изысканій 1883—1894 г.г., выяснившихъ необходимость измѣненія первоначально намѣченнаго направленія Забайкальской линіи, въ особенности между г.г. Верхнеудинскомъ и Читою, была составлена расцѣночная вѣдомость, по которой стоимость постройки Забайкальской линіи опредѣлилась въ 60.017.133 р. Однако, расцѣнка эта не могла быть представлена въ Комитетъ, такъ какъ совѣтомъ управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги было усмотрѣно, что назначенныя этою расцѣнкою единичныя цѣны стоимости предстоящихъ работъ не могутъ считаться окончательными, не будучи подкрѣплены какими-либо опытными данными дѣйствительной стоимости работъ въ столь отдаленномъ и малонаселенномъ краѣ. Въ виду же необходимости начать работы еще до окончательнаго избранія направленія линіи, министръ путей сообщенія кн. М. И. Хилковъ весною 1895 г. ходатайствовалъ предъ Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги о разрѣшеніи приступа къ сооруженію Забайкальской линіи на тѣхъ ея участкахъ, на которыхъ не предвидится необходимости въ измѣненіи направленія линіи. Комитетъ, разрѣшивъ на этихъ условіяхъ начать постройку Забайкальской линіи, на отпущенные имъ 6.500.000 р., предоставилъ министру путей сообщенія руководствоваться при указанной постройкѣ техническими условіями, утвержденными для Средне-Сибирской линіи впредь до выработки особыхъ для Забайкальской линіи техническихъ условій [2]).

---

[1]) Выс. утв., 13 мая 1895 г., положеніе Комитета Сибирской ж. д.

[2]) Выс. утв., 13 и 31 мая 1894 г., положенія Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Двумя мѣсяцами позже (въ іюлѣ 1895 г.) Комитетомъ было утверждено избранное изысканіями 1893—1894 г.г. направленіе Забайкальской линіи отъ пристани Мысовой до г. Срѣтенска, съ разрѣшеніемъ производства строительныхъ работъ на всемъ протяженіи линіи [1]); начальникомъ работъ былъ въ маѣ 1895 г. назначенъ инженеръ Пушечниковъ.

Въ томъ же 1895 г. было приступлено къ предварительнымъ распоряженіямъ и заготовкамъ тѣхъ главнѣйшихъ матеріаловъ, своевременностью полученія коихъ обусловливалась возможность приступа къ работамъ; были произведены и подробныя окончательныя изысканія Забайкальской линіи, законченныя въ 1896 г. По этимъ послѣднимъ изысканіямъ общее направленіе линіи не уклонилось отъ направленія, установленнаго проектами 1893—1894 г.г., за исключеніемъ лишь небольшихъ частныхъ измѣненій (главнымъ образомъ на водораздѣлѣ бассейновъ р.р. Уды и Хилка), введенныхъ съ цѣлью уменьшенія количества работъ и улучшенія плана и профиля дороги, при одновременномъ сокращеніи общей длины ея (на 26 вер.). По проекту, составленному при окончательныхъ изысканіяхъ (немного лишь измѣненному послѣ наводненія, бывшаго въ Забайкальѣ въ 1897 г.), Забайкальская желѣзная дорога, имѣя 1035 вер. длины, начинается отъ ст. Мысовой и, пройдя 28 вер. побережьемъ оз. Байкала, переходитъ въ дельту р. Селенги и на 60-й верстѣ входитъ въ долину этой рѣки, представляющуюся въ нѣкоторыхъ мѣстахъ довольно широкою, въ другихъ же имѣющую характеръ узкаго горнаго ущелья. Перейдя на 133-й верстѣ на правый берегъ р. Селенги, линія направляется къ г. Верхнеудинску и, обойдя его съ сѣвера на 155-й верстѣ, входитъ въ долину р. Уды—притока р. Селенги; далѣе линія переваливаетъ черезъ хребетъ Цаганъ-Дабанъ, встрѣчаетъ на 289-й вер. Петровскій желѣзодѣлательный заводъ и затѣмъ слѣдуетъ долиною праваго притока р. Хилка—р. Баляги, переходя на 328-й вер. на косогоръ р. Хилка и подымаясь на Яблоновый хребетъ. Переваливъ этотъ хребетъ на

---

[1]) Выс. утв., 5 іюля 1895 г., положеніе Комитета Сибирской ж. д.

590-й вер. на высотѣ около 3,400 фут. надъ уровнемъ моря, линія вступаетъ въ предѣлы восточнаго Забайкалья, принадлежащаго бассейну р. Амура. Приблизившись къ р. Ингодѣ, линія подходитъ на 675-й вер. къ областному городу Читѣ и, поднявшись на крутой косогоръ лѣваго берега р. Ингоды, слѣдуетъ далѣе по этому косогору и косогоромъ же р. Шилки доходитъ до ст. Китайскій Разъѣздъ, откуда отъ нея отдѣляется въ юго-восточномъ направленіи вѣтвь, соединяющая Сибирскую магистраль съ Китайскою Восточною желѣзною дорогою. Отъ этой станціи Забайкальская линія продолжается на 267 верстъ къ востоку и, пройдя на 952-й вер. (отъ ст. Мысовой) г. Нерчинскъ, достигаетъ на 1.031-й вер. г. Срѣтенска, слѣдуя на всемъ протяженіи по долинѣ р. Шилки, которая имѣетъ въ этой части крутые каменистые косогоры, изрѣзанные глубокими ущельями и переходящіе мѣстами въ отвѣсныя каменныя скалы, ниспадающія въ рѣку.

Топографическія условія мѣстности, прорѣзываемой Забайкальскою линіею, представляли такимъ образомъ ту выгоду, что послѣдняя почти на всемъ ея протяженіи могла быть трассирована по долинамъ рѣкъ, въ противоположность Средне-Сибирской желѣзной дорогѣ, которая должна была пересѣчь значительное количество водораздѣловъ въ перпендикулярномъ къ ихъ длинѣ направленіи. Въ зависимости отъ этого на Забайкальской линіи въ отношеніи продольнаго профиля дороги выяснилась необходимость примѣнить предѣльные уклоны (0,174 саж. на прямыхъ частяхъ и 0,015 при совпаденіи съ наименьшимъ радіусомъ закругленія) лишь на двухъ перегонахъ: при перевалѣ черезъ Яблоновый и Цаганъ-Дабанскій хребты, гдѣ для радіусовъ кривыхъ была принята предѣльная норма въ 150 саж., взамѣнъ 120 саж., допущенныхъ на Средне-Сибирской линіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ окончательныя изысканія постройки Забайкальской линіи привели въ 1897 г. министра путей сообщенія кн. М. И. Хилкова къ заключенію, что не встрѣчается надобности въ облегченіи для Забайкальской желѣзной дороги техническихъ условій Средне-Сибирской линіи, такъ какъ достигаемыя подобными облегченіями этихъ условій сбереженія въ строительной стоимости были бы недостаточными для покрытія излишнихъ расходовъ при эксплоатаціи пути,



Видъ Забайкальской жел. дор. (р. Хилокъ).



Типъ станціоннаго зданія на Сибирской жел. дор.

Т-во Голике и Вильборгъ.

обусловливаемыхъ болѣе труднымъ профилемъ. Въ виду этого кн. М. И. Хилковъ, представляя весною 1897 г. на усмотрѣніе Комитета Сибирской желѣзной дороги расцѣночную вѣдомость Забайкальской линіи, указывалъ, что онъ полагалъ бы не вырабатывать для постройки этой желѣзной дороги особыхъ техническихъ условій, а примѣнять условія, утвержденныя для Средне-Сибирской желѣзной дороги.

Комитетъ, одобривъ въ засѣданіи, 2 апрѣля 1897 г., эти послѣднія предположенія, утвердилъ и представленную министромъ путей сообщенія расцѣнку Забайкальской линіи въ суммѣ 66.748.281 р. Сверхъ этой суммы Комитетъ назначилъ 210.000 р. на устройство у станціи Читы колоніи для мастеровыхъ и рабочихъ, которую кн. М. И. Хилковъ признавалъ настоятельно необходимою въ интересахъ обезпеченія нуждъ будущей эксплоатаціи [1]).

Работы по постройкѣ Забайкальской линіи, начатыя въ 1895 г., велись весьма энергично съ расчетомъ окончить сооруженіе линіи къ 1898 г., при чемъ въ 1896 г. и въ первой половинѣ 1897 г. онѣ производились даже по цѣнамъ нѣсколько болѣе низкимъ, въ сравненіи съ назначенными по утвержденной расцѣнкѣ. Между тѣмъ лѣтомъ 1897 г. въ Забайкальѣ случилось небывалое по своимъ размѣрамъ наводненіе, имѣвшее послѣдствіемъ измѣненіе первоначально назначенной строительной стоимости линіи и запозданіе окончанія постройки къ сроку. Вслѣдствіе необычайно большаго количества атмосферныхъ осадковъ въ теченіе лѣта 1897 г., вызвавшихъ быстрое таяніе снѣга на горахъ, въ концѣ іюля рѣки вышли изъ береговъ и превысили на 1,5 и даже до 3 саж. уровень воды, принятый при составленіи проекта линіи за наивысшій. Разрушительному дѣйствію этого наводненія подверглись три участка строившейся Забайкальской дороги: 1) въ долинѣ р. Селенги, гдѣ были снесены лѣса, устроенные для опусканія кессоновъ Селенгинскаго моста, 2) въ долинѣ р. Хилка, гдѣ полотно на протяженіи 12 верстъ оказалось возвышающимся надъ горизонтомъ воды менѣе, чѣмъ на 0,5 саж., требуемыхъ техническими условіями, и, наконецъ, 3) въ долинахъ

---

[1]) Выс. утв., 12 апрѣля 1897 г., журналъ Комитета Сибирской ж. д.

р.р. Ингоды и Шилки, въ которыхъ и произошли главнѣйшія поврежденія на протяженіи 357 верстъ. Въ этомъ районѣ вода въ нѣкоторыхъ мѣстахъ переливалась черезъ полотно слоемъ толщиною въ 1,6 саж., что и сопровождалось поврежденіемъ полотна, насыпаннаго изъ мягкихъ грунтовъ; на 1040 вер. послѣ наводненія обнаружился серьезный сдвигъ большой горы, по склону которой, на протяженіи 120 саж., было проведено полотно. Изъ искусственныхъ сооруженій 15 деревянныхъ мостовъ всплыли и были унесены водою. Эти поврежденія обнаружили необходимость поднять полотно на 94 верстахъ съ перестройкой сооруженій въ долинахъ р.р. Ингоды и Шилки, на 57 верстахъ перенести линію на скалистые косогоры этихъ рѣкъ и увеличить общую длину линіи на 4,44 вер.

Для опредѣленія размѣра убытковъ, причиненныхъ Забайкальской жел. дорогѣ наводненіемъ 1897 г., министромъ путей сообщенія была командирована на мѣсто особая коммисія, подъ предсѣдательствомъ инженера Риппаса и съ участіемъ главнаго контролера по постройкѣ Забайкальской линіи. Коммисія эта, подробно осмотрѣвъ линію, пришла къ заключенію, что возможность подобнаго наводненія не могла быть предвидѣна при составленіи проекта, такъ какъ, за отсутствіемъ въ Забайкальѣ какихъ-либо правильныхъ наблюденій надъ рѣками, возможные горизонты водъ были опредѣлены изыскателями лишь на основаніи свѣдѣній, которыя можно было получить отъ мѣстныхъ старожиловъ; между тѣмъ, наводненіемъ 1897 г. было снесено немало селеній, существовавшихъ многіе десятки и даже болѣе сотни лѣтъ, какъ напр., заштатный городъ Дородинскъ, основанный еще при Императрицѣ Екатеринѣ II-й, и слѣдовательно у мѣстныхъ жителей не могло сохраниться воспоминаній о подобныхъ наводненіяхъ.

Общая сумма убытковъ, причиненныхъ этимъ наводненіемъ строившейся линіи, опредѣлилась въ размѣрѣ 5.695.894 р., изъ коихъ 1.118.752 р. были исчислены на пріобрѣтеніе матеріаловъ и имущества взамѣнъ погибшихъ при наводненіи, на исправленіе всякихъ поврежденій казеннаго имущества, земляного полотна, искусственныхъ сооруженій, на возмѣщеніе убытковъ, понесенныхъ подрядчиками, и на продолженіе штатовъ администраціи, и

4.577.142 р. оказались потребными собственно для перестройки дороги по новому проекту, составленному на основаніи данныхъ, которыя были добыты наблюденіями надъ наводненіемъ 1897 г. Прибавивъ къ указанной выше суммѣ 225.179 р. на работы, оказавшіяся необходимыми уже послѣ утвержденія расцѣночной вѣдомости 1897 г., министръ путей сообщенія въ своемъ представленіи въ Комитетъ опредѣлялъ, такимъ образомъ, размѣръ потребнаго для сооруженія Забайкальской линіи дополнительнаго ассигнованія въ 6.021.073 р. Сумма эта и была отпущена Комитетомъ въ маѣ 1898 г. [1]).

Исправленіе поврежденій, вызванныхъ наводненіемъ 1897 г., было начато уже осенью того же года, и къ 1 января 1898 г. было уложено 108 верстъ пути. 3 іюня 1899 г. было открыто временное движеніе на участкѣ между Читою и Срѣтенскомъ, а 1 января 1900 г.—на всей линіи. Передача линіи въ эксплоатацію послѣдовала 1 іюня 1900 года.

Постройка Забайкальской желѣзной дороги происходила при условіяхъ, во многомъ напоминающихъ особенности сооруженія Средне-Сибирской линіи, причемъ строителямъ рельсоваго пути въ Забайкальѣ приходилось еще въ большей степени испытывать неудобства, обусловленныя суровыми климатическими условіями мѣстности и ея отдаленностью отъ Европейской Россіи.

Значительное поднятіе Забайкальской области надъ уровнемъ моря, въ связи съ низкою годовою и въ особенности зимнею температурою, объясняетъ собою почти повсемѣстное присутствіе въ области вѣчно-мерзлаго слоя почвы, достигающаго въ нѣкоторыхъ мѣстахъ значительной глубины и оттаивающаго лѣтомъ сверху лишь на 1—3 аршинъ. Эта вѣчная мерзлота вынуждала прибѣгать къ помощи динамита при лѣтней разработкѣ полотна въ мягкихъ грунтахъ и во многихъ случаяхъ усложняла устройство водопроводныхъ сѣтей на станціяхъ, заставляя укладывать трубы въ деревянныхъ отопляемыхъ галлереяхъ.

При обиліи въ краѣ камня и лѣса, всѣ матеріалы фабрично-заводской промышленности, находящейся въ Забайкальѣ еще въ

[1]) Выс. утв., 13 мая 1898 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

*

зачаточномъ состоянiи, приходилось доставлять на линiю изъ Европейской Россiи, большею частью кружнымъ путемъ—черезъ Владивостокъ, Хабаровскъ и по Амуру въ Срѣтенскъ и на станцiю Шилку. Черезъ Сибирь было доставлено на западные участки линiи лишь около третьей части различныхъ матерiаловъ: рельсовъ, скрѣпленiй и подвижнаго состава, такъ что $1/3$ верхняго строенiя пути была уложена съ запада—отъ ст. Мысовой, а остальная часть пути—отъ ст. Шилки въ направленiи къ Мысовой и отъ Срѣтенска къ Шилкѣ. При доставкѣ матерiаловъ воднымъ путемъ отъ Срѣтенска вверхъ до ст. Шилки (130 вер.), гдѣ былъ устроенъ главный складъ и мастерскiя для сборки подвижнаго состава, значительное содѣйствiе успѣху работъ оказало организованное для этой цѣли казенное пароходство.

Балластировка пути не представляла затрудненiй при обилiи вдоль линiи балластныхъ карьеровъ съ превосходнымъ крупнымъ гравелистымъ пескомъ. Въ строительномъ же отношенiи приходилось преодолѣвать наибольшiя трудности при сооруженiи участка Чита—Срѣтенскъ (длиною 362 версты), гдѣ гористый характеръ мѣстности обусловливалъ собою преобладанiе дорого стоющихъ работъ въ крѣпкихъ каменистыхъ грунтахъ съ употребленiемъ динамита, а также и большое число подпорныхъ каменныхъ стѣнокъ, устроенныхъ въ огражденiе полотна отъ размывающаго дѣйствiя теченiя рѣчныхъ водъ. Крутизна береговъ рѣкъ и затопляемость прибрежной низменной полосы во время частыхъ въ Забайкальѣ въ лѣтнее время дождей не давали возможности устраивать достаточное число складовъ матерiаловъ на мѣстахъ работъ: это обстоятельство, при кратковременности лѣтняго рабочаго перiода, заставляло производить многiя работы (какъ по устройству полотна пути, такъ и по искусственнымъ сооруженiямъ) зимою, когда можно было пользоваться поверхностью льда на рѣкахъ для подвоза матерiаловъ и въ то же время складывать послѣднiе въ любомъ мѣстѣ, не опасаясь паводковъ.

Въ отношенiи обезпеченiя рабочею силою, постройка Забайкальской линiи находилась въ еще менѣе благопрiятныхъ условiяхъ, нежели участки Сибирской магистрали, расположенные къ западу отъ Байкала. При незначительномъ количествѣ свободныхъ

рабочихъ рукъ, выдѣляемыхъ мѣстнымъ кореннымъ населеніемъ, существенное подспорье оказало участіе въ работахъ ссыльно-каторжныхъ и ссыльно-поселенцевъ: за время 1896—1900 г.г. число работавшихъ на линіи арестантовъ и ссыльно-каторжныхъ достигло 1700 чел., а размѣръ заработанныхъ ими денегъ—196.300 р., число же ссыльно-поселенцевъ, участвовавшихъ въ работахъ, превысило, за тотъ же періодъ, 2500 чел.

Изъ инородцевъ на постройкѣ находилось лишь незначительное количество бурятъ и китайцевъ. Что же касается рабочихъ-мастеровыхъ, то они почти всѣ были выписаны изъ Европейской Россіи; это требовало значительной затраты времени (3 мѣсяца) и обходилось весьма дорого, въ виду необходимости учрежденія сложной организаціи для завѣдыванія отправкой людей на мѣста работъ, а равно и потребности въ заблаговременной постройкѣ жилищъ для рабочихъ.

Еще рѣзче, чѣмъ на Средне-Сибирской линіи, давало себя чувствовать и полное отсутствіе въ Забайкальѣ предпринимателей, въ виду чего начальникъ работъ былъ вынужденъ почти вовсе не примѣнять сдачи работъ по конкуренціи. Изъ Европейской Россіи строительному управленію удалось привлечь къ производству земляныхъ работъ лишь 4 болѣе крупныхъ подрядчиковъ, изъ которыхъ двое послѣ наводненія 1897 г. понесли значительные убытки и бросили работы, исполнивъ не болѣе $^1/_3$ принятаго по договору количества; кромѣ того часть земляныхъ работъ была сдана 10 мѣстнымъ купцамъ безъ вызова конкуренціи, такъ какъ они соглашались принять лишь нѣкоторыя работы, расположенныя вблизи ихъ мѣста жительства; наконецъ, изъ болѣе мелкихъ подрядчиковъ и рядчиковъ—допущенныхъ къ производству работъ безъ конкуренціи и безъ внесенія съ ихъ стороны залоговъ (и съ выдачею нѣкоторымъ изъ нихъ авансовъ)—одни послѣ наводненія 1897 г. бросили работы и скрылись, другіе же соглашались исполнять работы лишь по повышеннымъ цѣнамъ.

Преобладающее же большинство работъ до 72% общаго ихъ количества было исполнено хозяйственнымъ образомъ, при помощи мелкихъ рядчиковъ, сдѣльщиковъ, кубичниковъ, артелей рабочихъ, а иногда и поденныхъ рабочихъ. При этомъ искус-

ственныя сооруженія и гражданскія сооруженія производились изъ казенныхъ матеріаловъ, такъ что договорами, заключенными управленіемъ съ рядчиками, были установлены цѣны, обнимающія лишь вознагражденіе рядчиковъ за рабочую силу и инструменты. При сдачѣ работъ, выполняемыхъ хозяйственнымъ способомъ, мелкимъ рядчикамъ и сдѣльщикамъ начальниками участковъ было вмѣнено въ обязанность не превышать единичныхъ цѣнъ, утвержденныхъ строительнымъ управленіемъ.

При тѣхъ сложныхъ служебныхъ обязанностяхъ, которыя лежали на строителяхъ Забайкальской линіи, обремененныхъ сверхъ обычныхъ функцій по техническому надзору еще и руководствомъ многочисленными работами, производившимися хозяйственнымъ способомъ,—распорядителямъ постройки этой линіи приходилось сталкиваться и съ весьма неблагопріятнымъ для ихъ дѣла явленіемъ (наблюдавшимся, какъ уже указано выше, и на постройкѣ Средне-Сибирской линіи), а именно съ значительнымъ ростомъ во время постройки цѣнъ на рабочія руки и матеріалы. Явленіе это, обнаружившееся въ Забайкальѣ на 3-й годъ постройки (въ 1897 г.), вызывалось какъ причинами обще-экономическаго характера, т. е. обусловленнымъ самою постройкою линіи увеличеніемъ спроса на рабочія руки и строительные матеріалы, такъ и рядомъ стихійныхъ бѣдствій, сопровождавшихъ постройку. Главное мѣсто среди послѣднихъ занимаетъ упомянутое выше наводненіе 1897 г. Общій подъемъ цѣнъ, происшедшій послѣ этого наводненія, объясняется прежде всего тѣмъ, что конкурентами дороги въ спросѣ на рабочія руки явились города и села, пострадавшія отъ наводненія; кромѣ того наводненіемъ были унесены почти всѣ запасы лѣсныхъ матеріаловъ, принадлежавшихъ какъ дорогѣ, такъ и частнымъ лицамъ, и былъ уничтоженъ урожай 1897 года.

Въ возникшемъ вслѣдствіе наводненія повышеніи цѣнъ строители Забайкальской линіи видѣли вначалѣ лишь явленіе временное; предположенія эти однако не оправдались, такъ какъ новыя невыгодныя для успѣшнаго хода работъ обстоятельства возникли и въ послѣдующіе за наводненіемъ годы, а именно: съ весны 1898 г. въ краѣ появилась чумная эпизоотія, а съ іюня того же года вмѣстѣ съ тѣмъ развилась сибирская язва, пора-

жавшая не только скотъ, но и людей; наконецъ, въ 1898 же году Забайкалье, вслѣдствіе засухи, было постигнуто сильнымъ неурожаемъ хлѣбовъ и травъ. Эти бѣдственныя явленія значительно повысили цѣны на рабочую силу, матеріалы, фуражъ и продовольствіе, въ то же время они вызвали массовый уходъ рабочихъ (чему въ 1899 г. способствовалъ и значительный спросъ на рабочія руки на Китайскую Восточную желѣзную дорогу), а установленіе въ Забайкальской области карантиновъ сильно затрудняло своевременную доставку грузовъ [1].

При такомъ положеніи дѣла строительное управленіе уже во второй половинѣ 1898 г. могло убѣдиться въ томъ, что работы обходятся много дороже въ сравненіи съ цѣнами, опредѣленными по расцѣночной вѣдомости, а въ февралѣ 1899 г. начальникъ работъ Пушечниковъ, донося по телеграфу министру путей сообщенія о невозможности выполнить порученныя ему работы безъ превышенія цѣнъ расцѣночныхъ вѣдомостей, ходатайствовалъ о разрѣшеніи дальнѣйшаго производства работъ по цѣнамъ, на 30% выше утвержденныхъ по указаннымъ вѣдомостямъ.

Въ виду невозможности испросить установленнымъ порядкомъ дополнительный для сооруженія Забайкальской линіи кредитъ—размѣръ котораго еще не могъ быть опредѣленъ—министръ путей сообщенія кн. М. И. Хилковъ счелъ необходимымъ представить телеграмму инженера Пушечникова на Высочайшее благовоззрѣніе. Государю Императору благоугодно было высказать, что Его Величество вполнѣ довѣряетъ въ этомъ дѣлѣ министру путей сообщенія и начальнику работъ, въ увѣренности, что министерствомъ путей сообщенія будутъ приложены всѣ усилія къ тому, чтобы, не останавливая работъ, по возможности сократить предвидимые перерасходы.

Къ осени 1899 г. строительнымъ управленіемъ при участіи мѣстнаго контроля было произведено исчисленіе стоимости исполненныхъ по Забайкальской линіи работъ и опредѣленіе стоимости работъ еще предстоявшихъ, которое показало, что для окончанія

---

[1]) Подъ вліяніемъ всѣхъ этихъ затрудненій цѣны на продукты продовольствія и различные матеріалы съ 1895—96 г. по вторую половину 1898 г. возросли въ 2—2½ раза; сдѣльныя работы вздорожали въ 1¾—2 раза, плата же рабочимъ увеличилась въ 1½—1¾ раза.

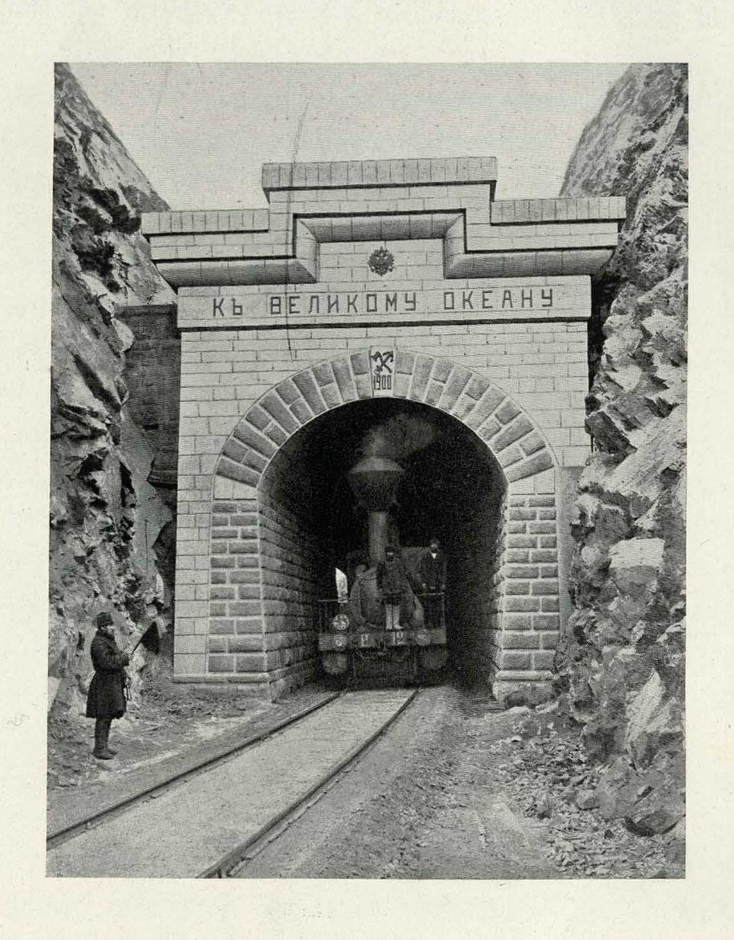
постройки потребуется сверхъ дополнительнаго кредита, ассигнованнаго въ 1898 г. для исправленія причиненныхъ наводненіемъ 1897 г. поврежденій, еще 6.793.457 р. Объ этомъ перерасходѣ министръ путей сообщенія довелъ до свѣдѣнія Комитета Сибирской желѣзной дороги въ ноябрѣ 1899 г., и Комитетъ отпустилъ кредиты, потребные для покрытія этой передержки въ 1899 и 1901 г.г. Общая строительная стоимость Забайкальской линіи составила, такимъ образомъ, со включеніемъ суммъ, ассигнованныхъ на производство изысканій, пріобрѣтеніе подвижнаго состава и образованіе оборотнаго капитала для эксплоатаціи—79.942.702 р. или 77.170 р. на версту.

Выясненіе причинъ, вызвавшихъ указанную выше передержку (6,79 милл. р.) при постройкѣ Забайкальской линіи, было сдѣлано коммисіею К. Я. Михайловскаго, которая лѣтомъ 1900 г. подробно ознакомилась съ дѣлопроизводствомъ строительнаго управленія въ Иркутскѣ и осмотрѣла всю линію до Срѣтенска за три недѣли передъ открытіемъ на ней правильнаго движенія. Выводы, къ которымъ коммисія пришла, имѣли въ данномъ случаѣ нѣсколько иной характеръ, нежели на Средне-Сибирской желѣзной дорогѣ [1]). А именно, коммисіею было подтверждено, что главнѣйшею причиною передержки на Забайкальской линіи было обнаружившееся подъ вліяніемъ наводненія 1897 г. и другихъ бѣдствій, бывшихъ въ Забайкальѣ въ 1898—1899 г.г., повышеніе цѣнъ на рабочія руки, матеріалы и перевозки. Обстоятельство это, по подсчетамъ коммисіи, обусловило собою появленіе около 6 милл. р. передержки или до 88% общей суммы перерасхода. Другою причиною передержекъ, хотя въ значительно меньшей степени нежели при постройкѣ Средне-Сибирской линіи, было нѣкоторое несоотвѣтствіе первоначальныхъ предположеній дѣйствительнымъ условіямъ постройки, выразившееся въ необходимости исполнить непредвидѣныя расцѣночною вѣдомостью работы на сумму 150.000 р. [2]), и необходимость продленія содержанія

---

[1]) Выс. утв., 1 декабря 1899 г. и 7 марта 1901 г., положенія Комитета Сибирской ж. д.

[2]) Сумма эта распадается: а) на 100.000 р., потребовавшихся на устройство тоннеля на 608 вер., длиною въ 40 саж., необходимость котораго обнаружилась при началѣ работъ по производству выемки, назначенной по предварительному проекту, и б) 50.000 р., израсходованныхъ на сооруженіе остановочнаго пункта въ г. Читѣ (въ 5 верстахъ отъ главной станціи), во исполненіе особаго Высочайшаго повелѣнія отъ 16 іюля 1899 года.



Каменная галлерея на перевалѣ Яблоноваго хребта.
(Забайкальская жел. дор.).

Т-во Р. Голике и А. Вильборгъ.

администраціи, обошедшееся на 108.070 р. дороже предположенія расцѣнки 1897 г. Далѣе, строительная стоимость Забайкальской линіи увеличилась на 394.000 р. вслѣдствіе расходовъ по временной эксплоатаціи (на которые расцѣнкою 1897 г. не было назначено особыхъ суммъ), и, наконецъ, 171.194 р. было, по даннымъ Коммисіи, израсходовано непроизводительно.

Послѣдняя сумма, въ свою очередь, слагается изъ: а) 113.210 р., составляющихъ стоимость различныхъ мелкихъ измѣненій направленія линіи, произведенныхъ независимо отъ работъ по перепроектировкѣ линіи послѣ наводненія 1897 г., и б) 57.983 р. израсходованныхъ вслѣдствіе ошибокъ и нехозяйственныхъ распоряженій строительной администраціи [1]). По поводу этой послѣдней категоріи расходовъ (57.983 р.) коммисіею К. Я. Михайловскаго было высказано, что ошибки, проявившіяся въ отдѣльныхъ случаяхъ и неизбѣжныя въ столь громадномъ дѣлѣ, какъ сооруженіе Забайкальской линіи, должны быть признаны вполнѣ допустимыми въ краѣ, который подвергался во время постройки цѣлому ряду стихійныхъ бѣдствій. Вмѣстѣ съ тѣмъ коммисія, послѣ подробнаго осмотра линіи, пришла къ заключенію, что Забайкальская желѣзная дорога, при исключительной трудности выполненія, построена весьма тщательно и съ большою обдуманностью.

Изысканія Амурской линіи.

Продолженіемъ Забайкальской линіи къ востоку, по первоначальному плану постройки Сибирской магистрали, долженъ былъ быть участокъ отъ г. Срѣтенска до Хабаровска, постройка котораго была отнесена особымъ совѣщаніемъ 1892 г. къ третьей очереди; 13 марта 1893 г. Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги были разрѣшены изысканія линій отъ Срѣтенска до станицы Покровской на р. Амурѣ, и въ маѣ 1894 г.—изысканія собственно Амурской линіи отъ ст. Покровской до г. Хабаровска съ ассигнованіемъ на это 1 мил. р. [2]).

---

[1]) Крупнѣйшими расходами изъ этихъ 57.983 р. являются: 23.000 р., составившихъ убытокъ казны по брошеннымъ работамъ на переходѣ линіи черезъ пойму р. Читы, гдѣ впослѣдствіи пришлось перенести линію на новое мѣсто; 16.988 р., израсходованныхъ въ виду необходимости измѣненія длины 3-хъ мостовъ (на 600, 678 и 694 верстахъ), и 7.424 р.—составившихъ стоимость перестройки 2-хъ мостиковъ, на которыхъ оказались трещины.

[2]) Выс. утв., 22 марта 1893 г. и 13 Мая 1894 г., положенія Комитета Сибирской ж. д.

Изысканія эти были возложены на три партіи подъ общимъ руководствомъ инженера Савримовича и произведены въ 1894—1895 г.г. Въ результатѣ ихъ направленіе предположенной Амурской линіи должно было пролегать параллельно р. Амуру черезъ станицы Покровскую и Толбузину долиной р. Перы, черезъ село Александровское, дер. Диканку, долиной р. Хинголы черезъ хребетъ Лагаръ-Ауль и далѣе лѣвымъ берегомъ р. Большой Биры и долинами р. Урьми и Тунгуски на Хабаровскъ.

Длина линіи опредѣлилась отъ Срѣтенска до ст. Покровской въ 363 вер., отъ ст. Покровской до г. Хабаровска въ 1341 вер. (съ вѣтвями къ пристанямъ на р. Амурѣ). Какъ показали изысканія, проведеніе этой желѣзной дороги должно было бы встрѣтить весьма существенныя техническія трудности, въ особенности на участкахъ отъ Срѣтенска до ст. Покровской и отъ Покровской до ст. Черняевой (341 вер.). При горномъ характерѣ мѣстности и крайне незначительной ширинѣ долины р.р. Шилки и Амура пришлось бы, во избѣженіе порчи линіи отъ наводненій, устраивать полотно дороги на подпорныхъ стѣнкахъ, которыя значительно удорожили бы стоимость сооруженія линіи. Помимо того весь раіонъ проектированной линіи отличается чрезвычайно невыгодными физическими условіями: при крайне суровыхъ зимахъ и сильныхъ дождяхъ въ лѣтніе мѣсяцы, среди служащихъ при изыскательскихъ партіяхъ въ 1894—1895 г.г. стали обнаруживаться частыя заболѣванія, при чемъ встрѣчались и случаи цынги; въ то же время на скотѣ появилась эпизоотія сибирской язвы. Наконецъ, пустынность мѣстности, прорѣзываемой Амурскою дорогою, была еще болѣе ощутительна, чѣмъ въ Забайкальѣ, и кромѣ рѣкъ въ этой мѣстности не было никакихъ другихъ путей сообщенія.

Вслѣдствіе такихъ неудобствъ, съ которыми было бы связано осуществленіе Амурской линіи, правительство уже въ 1895 г. стало склоняться къ воззрѣнію о предпочтительности проведенія восточной части Сибирской магистрали по другому направленію—отъ Забайкалья черезъ Манчжурію къ Владивостоку. Летучая рекогносцировка, произведенная осенью 1895 г. министерствомъ путей сообщенія, показала, что при выборѣ манчжурскаго направленія общая длина Сибирской магистрали

сокращается на 514 верстъ въ сравненіи съ амурскимъ направленіемъ, въ зависимости отъ чего значительно удешевляется и пробѣгъ транзитныхъ грузовъ. Кромѣ того, манчжурское направленіе проходитъ на 600 верстъ южнѣе амурскаго, въ мѣстности, отличающейся лучшимъ климатомъ и большею производительностью почвы; при этомъ направленіи желѣзная дорога не конкурировала бы съ пароходнымъ сообщеніемъ по р. Амуру.

Въ виду такихъ соображеній правительство еще въ концѣ 1895 г. вступило въ переговоры съ Китаемъ о проведеніи желѣзной дороги черезъ Манчжурію, въ результатѣ которыхъ китайское правительство въ 1896 г. изъявило согласіе на выдачу концессіи на постройку и эксплоатацію желѣзной дороги въ Манчжуріи Русско-Китайскому банку съ наименованіемъ ея «Китайскою Восточною желѣзною дорогою».

Постройка соединительной вѣтви отъ Забайкальской линіи къ Китайской границѣ.

Такимъ образомъ взамѣнъ вопроса о сооруженіи Амурской дороги, который совершенно отпалъ, выступила на первую очередь необходимость постройки вѣтви, которая связала бы Забайкальскую съ Китайскою Восточною желѣзною дорогою. Послѣ рекогносцировки мѣстности въ 1895 г., первоначальныя изысканія этой вѣтви были произведены въ 1896 г., когда еще не былъ выбранъ западный конечный пунктъ Китайской Восточной дороги; изысканія эти были сдѣланы по направленію отъ станціи Ононъ Забайкальской жел. дороги на пограничный Цурухайтуевскій караулъ и дали длину вѣтви въ 440 вер. Въ 1897 г. были произведены новыя изысканія: въ другихъ направленіяхъ отъ ст. Кайдалово Забайкальской линіи (на 783-й верстѣ отъ Мысовой) черезъ сѣдло Адунъ-Челонскаго хребта и далѣе до м. Нагаданъ, или Красный Яръ на китайской границѣ, при чемъ длина вѣтви сократилась до 324—340 вер.

Въ декабрѣ 1897 г. окончательно выяснилось, что Китайская Восточная жел. дорога пройдетъ черезъ г. Хайларъ, расположенный вблизи границы съ Забайкальемъ [1]), и въ зависимости отъ этого министерство путей сообщенія могло приступить къ со-

---

[1]) Журналъ засѣданія Комитета Сибирской жел. дор. отъ 10 декабря 1897 г.

ставленію проекта вѣтви и къ разработкѣ расцѣночной вѣдомости ея сооруженія.

Вѣдомость эта была представлена Комитету Сибирской желѣзной дороги уже въ апрѣлѣ 1898 г., при чемъ министръ путей сообщенія объяснилъ Комитету, что выбранное имъ направленіе соединительной вѣтви отъ Кайдалова черезъ Адунъ-Челонскій хребетъ къ м. Нагаданъ представлялось какъ въ строительномъ, такъ и въ эксплоатаціонномъ отношеніяхъ болѣе выгоднымъ нежели обслѣдованные при изысканіяхъ варіанты отъ ст.Ононъ до Адунъ-Челонскаго хребта и до этого хребта къ мѣст. Цурахайтуя или Краснаго-Яра. Кн. Хилковъ сообщилъ Комитету, что при постройкѣ вѣтви онъ полагалъ бы руководствоваться техническими условіями, принятыми для Средне-Сибирской и Забайкальской линій, сдѣлавъ въ этихъ условіяхъ нѣкоторыя измѣненія для увеличенія пропускной способности вѣтви по указаніямъ опыта другихъ участковъ Сибирской магистрали, а равно и съ цѣлью приведенія соединительной вѣтви по техническимъ условіямъ въ соотвѣтствіе съ Китайскою Восточною желѣзною дорогою. Равнымъ образомъ, министръ путей сообщенія предполагалъ: уложить рельсы вѣсомъ 24 фунта въ погонномъ футѣ, съ тяжелыми скрѣпленіями, и увеличить высоту и ширину балластнаго слоя полотна до нормальнаго типа.

Стоимость постройки вѣтви опредѣлялась по расцѣночной вѣдомости въ 28.323.158 р., при чемъ министръ путей сообщенія заявилъ, что эта сумма выражаетъ лишь примѣрную стоимость дороги, и что въ случаѣ какихъ-либо непредвидѣнныхъ обстоятельствъ можетъ потребоваться пересмотръ этой расцѣночной вѣдомости и ассигнованіе дополнительнаго кредита.

Комитетъ Сибирской желѣзной дороги въ засѣданіи 29 апрѣля 1898 г. утвердилъ предположенія кн. М. И. Хилкова о направленіи соединительной вѣтви, ея стоимости и техническихъ условій, и указалъ съ своей стороны на необходимость окончанія ея постройки къ предполагавшемуся тогда сроку открытія Китайской Восточной желѣзной дороги, т. е. къ 1901 г. (на годъ ранѣе предположеннаго министромъ путей сообщенія срока окончанія вѣтви). Для достиженія этого, по заключенію Комитета, министру путей сообщенія

надлежало принять всѣ мѣры къ возможному развитію работъ на всемъ протяженіи вѣтви, озаботившись привлеченіемъ необходимаго числа рабочихъ, которые могли бы быть пополнены нижними чинами мѣстныхъ войскъ, равно какъ каторжными и ссыльными [1]).

Руководствуясь этими указаніями Комитета, министерство путей сообщенія озаботилось быстрымъ развитіемъ работъ по сооруженію вѣтви къ китайской границѣ, и въ концѣ 1899 г. на постройкѣ находилось до 7.800 рабочихъ. Лѣтомъ 1900 г., въ виду возникшихъ въ Китаѣ осложненій, особымъ соглашеніемъ министровъ путей сообщенія, финансовъ и военнаго, было признано необходимымъ еще болѣе ускорить сооруженіе вѣтви съ цѣлью обезпеченія быстраго и безпрепятственнаго передвиженія войскъ по направленію къ китайской границѣ и перевозки воинскихъ грузовъ. Благодаря особенно усиленной работѣ, производившейся непрерывно—днемъ и ночью, укладку рельсоваго пути удалось окончить въ февралѣ 1901 г., и 12 октября того же года на вѣтви было открыто правильное пассажирское и грузовое движеніе.

Начинаясь отъ Китайскаго разъѣзда близъ ст. Кайдалово Забайкальской линіи, вѣтвь переходитъ р. Ингоду и слѣдуетъ въ юго-восточномъ направленіи черезъ водораздѣлы р.р. Ингоды и Аги и этой послѣдней рѣки и Онона и пересѣкая на 193-й вер. Адунъ-Челонскій хребетъ, достигаетъ на 322-й вер. первой станціи Китайской Восточной желѣзной дороги «Манчжурія», расположенной на китайской территоріи. Мѣстность, по которой проходитъ линія,—пустынная, лишь изрѣдка оживляемая кочующими бурятскими племенами и совершенно лишенная древесной растительности.

Кромѣ этого весьма существеннаго для сооруженія вѣтви неудобства, строители послѣдней, во главѣ которыхъ былъ поставленъ А. И. Пушечниковъ, встрѣтились съ тѣми же затрудненіями, которыя сопровождали постройку Забайкальской линіи въ 1898 г., какъ уже было указано выше, въ Забайкальѣ появилась сибирская язва, послѣдствіемъ которой былъ уходъ рабо-

---

[1]) Выс. утв., 13 мая 1898 г., журналъ Комитета Сибирской жел. дор.

чихъ съ постройки; въ 1899 г. часть рабочихъ была отвлечена на постройку Китайской Восточной желѣзной дороги, такъ что строительной администраціи пришлось, съ разрѣшенія военнаго губернатора, привлечь къ работамъ воинскихъ чиновъ за плату, превышающую платежи вольнымъ рабочимъ.

Наконецъ въ 1900 г. мобилизація войскъ сибирскихъ частей и открытіе военныхъ дѣйствій съ Китаемъ вновь вызвали уходъ съ постройки большаго числа рабочихъ. Поэтому для обезпеченія безпрерывнаго хода постройки вѣтви строительное управленіе было вынуждено войти въ соглашеніе съ подрядчиками объ увеличеніи обусловленныхъ договорами цѣнъ; однако, несмотря на сдѣланныя прибавки, многіе подрядчики отказались отъ дальнѣйшаго производства работъ, которыя пришлось оканчивать хозяйственнымъ способомъ, пользуясь услугами чиновъ желѣзнодорожнаго баталіона.

Эти обстоятельства, совершенно не предусмотрѣнныя при составленіи расцѣночной вѣдомости 1898 года, не преминули вызвать увеличеніе дѣйствительной стоимости работъ въ сравненіи съ предположеніями этой расцѣнки, возможность котораго имѣлась въ виду министромъ путей сообщенія еще въ 1898 году. Къ концу 1899 г. начальникъ работъ заявлялъ въ министерство путей сообщенія о предвидимой передержкѣ въ 1.800.000 р., а лѣтомъ 1900 г. коммисія К. Я. Михайловскаго опредѣлила размѣръ выяснившагося въ то время перерасхода въ суммѣ 2.138.521 р. и признала причиною этого перерасхода несоотвѣтствіе первоначальной расцѣночной вѣдомости дѣйствительнымъ условіямъ постройки, выразившееся въ частности въ томъ, что: 1) при крайне спѣшномъ производствѣ изысканій въ расцѣночную вѣдомость вкрались ошибки въ исчисленіи количества работъ по укрѣпленію полотна и дамбъ, и не была въ достаточной степени предусмотрѣна необходимость строить помѣщенія для всѣхъ служащихъ,—по этимъ причинамъ потребовалось дополнительное ассигнованіе въ 1.225.654 р.; 2) вслѣдствіе стихійныхъ бѣдствій, постигшихъ Забайкалье во время постройки и другихъ непредвидѣнныхъ ранѣе обстоятельствъ (какъ то: мобилизаціи, ухода рабочихъ), стоимость ра-

ботъ возросла на 741.622 р., и наконецъ, 3) необходимость продленія штатовъ строительной администраціи до 1 Іюля 1902 г. вызвала расходъ въ 171.245 р. [1]).

Независимо отъ этихъ передержекъ коммисіею уже по возвращеніи изъ Сибири было указано на необходимость новаго дополнительнаго ассигнованія въ суммѣ до 433.000 р., на нѣкоторыя вновь выяснившіяся потребности, какъ то: на увеличеніе площади жилыхъ помѣщеній на линіи, на постройку станціи «Манчжурія» на китайской территоріи и на пріобрѣтеніе снѣжныхъ щитовъ, оказавшихся безусловно необходимыми въ виду сильныхъ мятелей, бывшихъ въ южномъ Забайкальѣ зимою 1900—1901 г.г.; часть этого перерасхода, въ размѣрѣ 220.790 р., была утверждена Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги лѣтомъ 1901 г. [2]). Въ концѣ 1901 г. министръ путей сообщенія заявилъ Комитету о необходимости ассигнованія еще 300.000 р. на покрытіе дефицита по временному движенію. Общая строительная стоимость соединительной вѣтви не можетъ нынѣ еще быть опредѣлена окончательно, вслѣдствіе незавершенія расчетовъ съ подрядчиками за произведенныя работы и поставки, а также и матеріальныхъ отчетовъ и за неокончаніемъ провѣрки этихъ данныхъ мѣстнымъ контролемъ. По свѣдѣніямъ, представленнымъ министромъ путей сообщенія Комитету Сибирской желѣзной дороги въ декабрѣ 1902 г., строительная стоимость вѣтви со включеніемъ кредитовъ, отпущенныхъ на изысканія и на пріобрѣтеніе подвижнаго состава, составляетъ 31.564.349 р., или 97.421 р. на версту.

На станціи «Манчжурія», расположенной, какъ сказано выше, въ предѣлахъ Китая, къ соединительной вѣтви примыкаетъ Китайская Восточная желѣзная дорога. Изложенію постройки этой линіи, проведенной при совершенно особыхъ условіяхъ въ

---

[1]) Что касается до расходовъ, которые могли быть вызваны отдѣльными ошибками или нехозяйственностью распоряженій мѣстныхъ строителей, то коммисіи представилось весьма затруднительнымъ высказать какое-либо окончательное заключеніе о нихъ въ виду того, что изъ общей строительной стоимости вѣтви въ бытность коммисіи на мѣстѣ было произведено не болѣе 13 милл. р. расходовъ, изъ коихъ 4 милл. оставались нераспредѣленными по главамъ и статьямъ расцѣночной вѣдомости.

[2]) Выс. утв., 9 іюня 1901 г., журналъ Комитета Сибирской жел. дор.

сравненіи съ разсмотрѣнными уже участками Сибирской магистрали, будутъ предпосланы свѣдѣнія о сооруженіи другихъ двухъ линій, происходившемъ подъ главнымъ руководствомъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, а именно Уссурійской и Пермь-Котласской линій.

Сооруженіе Уссурійской желѣзной дороги.

Вопросъ о постройкѣ *Уссурійской желѣзной дороги,* какъ было сказано въ I главѣ настоящаго очерка, возбуждался еще въ 70-хъ годахъ XIX вѣка, а въ концѣ 80-хъ годовъ сооруженіе этой линіи, въ виду ея особо важнаго значенія въ политическомъ отношеніи было даже выдвинуто на первую очередь въ сравненіи съ Средне-Сибирской и Забайкальскою линіями.

При постройкѣ Уссурійская линія была раздѣлена на 2 части—Южно-Уссурійскую, отъ г. Владивостока до ст. Муравьевъ-Амурскій на р. Уссури, длиною въ 377½ версты, и Сѣверно-Уссурійскую, отъ этой послѣдней станціи до г. Хабаровска, длиною въ 344 вер. Закладка Южно-Уссурійской линіи была совершена 19 мая 1891 г. во Владивостокѣ въ Личномъ Присутствіи Наслѣдника Цесаревича, нынѣ благополучно Царствующаго Государя Императора, причемъ въ томъ же 1891 году были отпущены кредиты на начало работъ по постройкѣ этой линіи, а также на производство изысканій Сѣверно-Уссурійской желѣзной дороги.

Въ слѣдующемъ, 1892 году, Государственнымъ Совѣтомъ была утверждена расцѣночная вѣдомость Южно-Уссурійской линіи въ суммѣ 17.661.051 р. [1]). Работы по постройкѣ этой линіи велись подъ руководствомъ инженеровъ Урсати (до 1892 г.) и Вяземскаго, одновременно съ производствомъ изысканій на Сѣверно-Уссурійской линіи; временное движеніе на Южно-Уссурійской дорогѣ было открыто 30 ноября 1894 г., а передача ея въ эксплоатацію послѣдовала 1 февраля 1896 г.

Что касается до Сѣверно-Уссурійской линіи, то въ сентябрѣ 1893 г. въ министерство путей сообщенія поступило по телеграфу отъ Приамурскаго генералъ-губернатора Духовскаго ходатайство о скорѣйшемъ приступѣ къ постройкѣ этой линіи, кото-

---

1) Выс. утв., 18 Іюня 1892 г., мнѣніе Госуд. Совѣта.

рая представлялась особенно желательною какъ для сохраненія на линіи рабочихъ кадровъ, образованныхъ при постройкѣ южнаго участка, такъ и потому, что рельсовый путь отъ Владивостока могъ, по объясненію Духовскаго, имѣть значеніе для края лишь при доведеніи его до р. Амура (въ виду мелководья р. Уссури, до которой доходилъ южный участокъ желѣзной дороги). Комитетъ Сибирской желѣзной дороги въ засѣданіи 10 октября 1893 г. присоединился къ этому заключенію, и въ февралѣ 1894 г. утвердилъ общее направленіе Сѣверно-Уссурійской линіи и разрѣшилъ министру путей сообщенія расходовать 5 милл. р. на приступъ къ сооруженію этой линіи.

Расцѣночная вѣдомость Сѣверно-Уссурійской линіи была представлена Комитету въ іюнѣ 1895 г. и утверждена имъ условно въ суммѣ 21.056.532 р. впредь до полученія заключеній командированной въ то время въ Сибирь коммисіи Н. П. Петрова.

Коммисія эта, по осмотрѣ раіона постройки, пришла къ заключенію о возможности понизить ранѣе исчисленную стоимость линіи до 20.614.490 р. при устройствѣ деревянныхъ мостовъ черезъ р.р. Иманъ и Хоръ, взамѣнъ предположенныхъ ранѣе металлическихъ. Однако министръ путей сообщенія не счелъ возможнымъ согласиться съ такимъ заключеніемъ коммисіи и кромѣ того призналъ нужнымъ увеличить стоимость и нѣкоторыхъ другихъ работъ въ сравненіи съ предположеніями коммисіи.

Комитетъ Сибирской желѣзной дороги вторично разсмотрѣлъ вопросъ о строительной стоимости Сѣверно-Уссурійской линіи въ засѣданіи 27 апрѣля 1896 года, причемъ Августѣйшему Предсѣдателю Комитета благоугодно было высказать въ подтвержденіе заключенія кн. М. И. Хилкова, что при особыхъ климатическихъ условіяхъ Уссурійскаго края устройство желѣзныхъ мостовъ черезъ р.р. Иманъ и Хоръ является предпочтительнѣе въ сравненіи съ деревянными, такъ какъ даетъ болѣе гарантіи правильности и безопасности движенія поѣздовъ. Единогласно присоединяясь къ такому воззрѣнію Государя Императора, Комитетъ утвердилъ строительную стоимость Сѣверно-Уссурійской линіи

въ суммѣ 21.709.930 р. Работы по постройкѣ этой линіи, начатыя въ 1894 году, производились подъ руководствомъ инженера О. П. Вяземскаго; временное движеніе по линіи началось 15 октября 1897 г., а двумя недѣлями позже линія уже была передана въ эксплоатацію.

Состоя, такимъ образомъ, изъ двухъ участковъ, южнаго и сѣвернаго, Уссурійская желѣзная дорога начинается отъ г. Владивостока и направляется къ Амурскому заливу, берегомъ котораго идетъ на сѣверъ до залива Угловаго (28-я верста). Обогнувъ этотъ заливъ, линія вступаетъ въ бассейнъ р. Суйфуна, и продолжая идти лѣвымъ берегомъ этой рѣки въ сѣверномъ направленіи, на 102-й верстѣ подходитъ къ станціи Никольской, отъ которой отдѣляется вѣтвь къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ. Далѣе линія переходитъ водораздѣлъ рѣкъ Суйфуна и Лефу и, дѣлая нѣсколько изгибовъ при пересѣченіи горнаго хребта, отклоняется на востокъ, огибая озеро Ханку и смежныя съ нимъ болота и слѣдуя частью отрогами прилегающаго горнаго хребта, частью же низменными болотистыми мѣстами подходитъ къ р. Уссури. Перейдя эту рѣку желѣзнымъ мостомъ, линія достигаетъ на 378-й верстѣ ст. Муравьевъ-Амурскій и направляется на сѣверъ, т. е. слѣдуя теченію р. Уссури съ правой стороны, на разстояніи отъ 3 до 40 верстъ отъ нея. На 721 вер. линія подходитъ къ г. Хабаровску, отъ котораго проложена небольшая вѣтвь длиною 15 верстъ къ р. Амуру. Почти на всемъ своемъ протяженіи Уссурійская линія проходитъ по лѣсистой мѣстности, которая въ нѣкоторыхъ частяхъ пути имѣетъ характеръ непроходимой вѣковой тайги.

При постройкѣ обоихъ участковъ Уссурійской желѣзной дороги—южнаго и сѣвернаго были примѣнены облегченныя техническія условія, принятыя впослѣдствіи при постройкѣ Западно-и Средне-Сибирскихъ и Забайкальской линій и отличающіяся отъ послѣднихъ лишь нѣсколько меньшей крутизной предѣльныхъ уклоновъ ($0{,}_{015}$ саж. на южномъ участкѣ и $0{,}_{010}$ на сѣверномъ) и величиною предѣльныхъ радіусовъ закругленій (на сѣверномъ участкѣ Уссурійской линіи 200 саж., при 120 саж. на Южно-Уссурійской линіи).

Укладка верхняго строенія пути производилась съ юга, отъ г. Владивостока на разстояніи 654 вер. до ст. Духовской и лишь остальная часть пути (69 вер.) уложена съ сѣвера, отъ Хабаровска. Такой, довольно тяжелый, пріемъ укладки съ одного конца обусловливался мелководьемъ устья Амура и неимѣніемъ на этой рѣкѣ перегрузочнаго порта. Подвижной составъ, рельсы и скрѣпленія, потребовавшіеся для укладки участка Хабаровскъ-Духовская, были перевезены по р. Уссури въ Хабаровскъ, съ пристаней около станціи Иманъ (387-я вер. отъ Владивостока) и Иловайской (575-я вер.). Общія условія, при которыхъ производилась постройка обоихъ участковъ Уссурійской линіи, были такъ же мало благопріятны для строителей, какъ и на линіяхъ, входящихъ въ составъ Сибирской магистрали; особенно же невыгодно отзывались на ходѣ работъ пустынность края и нѣкоторыя его климатическія свойства.

При почти полномъ отсутствіи проселочныхъ дорогъ въ раіонѣ постройки, строительному управленію, еще въ самомъ началѣ работъ, пришлось принять мѣры къ устройству цѣлой сѣти временныхъ дорогъ. Проведеніе такихъ времянокъ, обошедшееся до 400.000 р., служило и общимъ нуждамъ края, и въ 1894 г. на временную дорогу, устроенную вдоль линіи желѣзной дороги, былъ даже переведенъ почтовый трактъ съ почтовыми станціями.

Обиліе дождей въ лѣтніе мѣсяцы, свойственное Уссурійскому краю, значительно сокращало рабочій періодъ и приносило непосредственный ущербъ нѣкоторымъ изъ сооруженій, размывая и портя ихъ, а также затрудняло подвозку строительныхъ матеріаловъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, сырость отъ частыхъ дождей способствовала развитію сибирской язвы, лишавшей мѣстное населеніе и управленіе работами потребнаго для перевозки желѣзнодорожныхъ грузовъ скота. Малонаселенность края не давала возможности имѣть рабочихъ изъ мѣстныхъ жителей, вслѣдствіе чего къ строительнымъ работамъ были привлечены воинскія команды, а также каторжные и ссыльно-поселенцы, привозимые съ о. Сахалина. Большая часть воинскихъ чиновъ была поставлена на земляныя работы непосредственно строительнымъ управленіемъ подъ

завѣдываніемъ военнаго начальства и подъ техническимъ надзоромъ казенныхъ десятниковъ. Работы производились по особому «Положенію», выработанному генералъ-губернаторомъ по соглашенію съ начальникомъ работъ; въ положеніи этомъ были обозначены и размѣръ задѣльной платы, которую строительное управленіе должно было уплачивать за работы. Цѣны эти должны были, однако, впослѣдствіи быть повышены, по мѣрѣ удаленія работъ отъ Владивостока, и почти достигали цѣнъ, установленныхъ для частныхъ подрядчиковъ съ вольнонаемными рабочими.

Ссыльно-каторжные работали на Южно-Уссурійской линіи, подъ завѣдываніемъ инспектора по тюремной части, поставленнаго во главѣ временнаго управленія желѣзнодорожныхъ командъ и снабженнаго штатомъ служащихъ; на Сѣверно-Уссурійской линіи ссыльно-каторжные отпускались на работы частныхъ подрядчиковъ и оставались подъ наблюденіемъ чиновъ тюремнаго вѣдомства, которое, за полученную отъ подрядчиковъ плату, давало арестантамъ помѣщеніе, одежду и пищу. Число ссыльныхъ, работавшихъ на линіи, доходило въ 1892—1893 гг. до 1.500 чел., причемъ на Сѣверно-Уссурійской дорогѣ ими было сдѣлано до 9% общаго количества земляныхъ работъ.

Ссыльно-поселенцы были поставлены на работы на южномъ участкѣ линіи частью къ подрядчикамъ, частью подъ непосредственное распоряженіе тюремнаго вѣдомства, на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и ссыльно-каторжные, но за болѣе высокую цѣну; на сѣверномъ участкѣ линіи они работали по особымъ условіямъ, заключеннымъ подрядчиками непосредственно съ ссыльно-поселенческими артелями. Число поселенцевъ, работавшихъ на Южно-Уссурійской линіи, достигало 2.000 въ (1892 г.) и на Сѣверно-Уссурійской—600 чел.

Наиболѣе значительный контингентъ рабочихъ на обѣихъ линіяхъ составляли китайцы, которые ежегодно прибывали моремъ изъ сѣвернаго Китая на заработки въ количествѣ около 15.000 чел. и оставались до послѣднихъ осеннихъ пароходныхъ рейсовъ. Они образовали артели подъ руководствомъ рядчиковъ—переводчиковъ, которые входили въ соглашеніе съ подрядчиками или строительнымъ управленіемъ; между этими китайцами являлись на работы

въ небольшомъ количествѣ и артели корейцевъ. Производительность труда китайскихъ рабочихъ была не особенно значительной; въ первые годы работъ они даже не умѣли обращаться съ тачкой и лопатой, и въ теченіе всего періода работъ они оставались крайне чувствительными къ перемѣнамъ погоды, такъ что во время дождей вовсе не выходили на работы. Въ 1896 г. на постройку Сѣверно-Уссурійской желѣзной дороги была привезена артель японскихъ рабочихъ, но этотъ опытъ не принесъ желаемыхъ результатовъ, вслѣдствіе очень слабой производительности труда японцевъ, не привыкшихъ къ тачечной возкѣ. Столь же мало выгоднымъ было привлеченіе на линію рабочихъ изъ Европейской Россіи, такъ какъ расходы по привозу этихъ рабочихъ и ихъ содержанію въ теченіе непроизводительной части годоваго періода ложились очень дорого на стоимость работъ.

Въ отношеніи сдачи работъ подрядчикамъ строители Уссурійской линіи также находились въ невыгодныхъ условіяхъ. За отсутствіемъ въ краѣ другихъ лицъ, управленіе должно было сдавать работы подрядчикамъ изъ отставныхъ офицеровъ и чиновниковъ, мелкихъ лавочниковъ, не обладавшимъ ни достаточнымъ капиталомъ, ни перевозочными средствами, ни опытностью въ веденіи работъ. Многимъ изъ этихъ лицъ приходилось оказывать содѣйствіе и отчасти руководить ихъ хозяйственными распоряженіями [1]).

Однако, не смотря на такую помощь со стороны строительнаго управленія, нѣкоторые изъ подрядчиковъ не исполнили взятыхъ ими на себя обязательствъ въ полномъ ихъ объемѣ, и управленію пришлось заканчивать брошенныя ими работы хозяйственнымъ способомъ. Общее число работъ, исполненныхъ под-

---

[1]) Такъ, управленіемъ пріобрѣтались запасы провіанта и фуража, которые отпускались по фактурамъ подрядчикамъ и учитывались при уплатахъ за произведенныя работы; выписывались изъ Европейской Россіи тачечныя колеса, лопаты и др. инструменты; ставились, кромѣ лицъ общаго техническаго надзора, особые десятники для указаній рабочимъ; нанимались за счетъ подрядчиковъ команды ссыльно-каторжныхъ и поселенцевъ; въ строительномъ отчетѣ работы подрядчиковъ такой категоріи были выдѣлены въ особую группу подъ рубрикой «работы подрядчиковъ съ воспособленіемъ отъ казны».

рядчиками не превышало на Южно-Уссурійской линіи 54%, а на Сѣверно-Уссурійской—51% всего количества работъ.

При изложенныхъ выше обстоятельствахъ, сопровождавшихъ постройку Уссурійской линіи, ассигнованные на нее кредиты оказались недостаточными, и сооруженіе было окончено съ перерасходомъ въ 2.669.456 р. по южному участку линіи и 591.916 р.— по сѣверному [1]).

Выясненіе причинъ передержекъ было сдѣлано для Южно-Уссурійской линіи въ 1895 г., при осмотрѣ линіи входившею въ составъ коммисіи Н. П. Петрова восточною подкоммисіею, и въ 1901 г., по окончаніи строительнаго отчета, коммисіею К. Я. Михайловскаго. Въ результатѣ своихъ трудовъ, обѣ коммисіи пришли къ выводу, что основною причиною перерасхода была неполнота изысканій, не давшая возможности предусмотрѣть дѣйствительное количество работъ и трудность ихъ производства и опредѣлить соотвѣтственную ихъ стоимость. При этомъ строительнымъ управленіемъ были приложены зависѣвшія отъ него мѣры къ уменьшенію размѣра передержки и по окончаніи постройки выяснилось, что перерасходъ уменьшился на 105.750 р. въ сравненіи съ исчисленіемъ, сдѣланнымъ въ 1895 г. коммисіею Н. П. Петрова. На Сѣверно-Уссурійской линіи передержка выразилась лишь 3% утвержденной строительной стоимости линіи и, по заключенію коммисіи К. Я. Михайловскаго, зависѣла главнымъ образомъ отъ постигшихъ Уссурійскій край стихійныхъ бѣдствій и отъ необходимости открытія эксплоатаціи линіи на 2 мѣсяца ранѣе назначеннаго срока.

Для разрѣшенія вопроса о томъ вліяніи, которое могли оказать на величину приведенныхъ выше передержекъ ошибки или недостаточная распорядительность строителей Уссурійской линіи, коммисіею К. Я. Михайловскаго было сдѣлано въ 1891 г. сопоставленіе всѣхъ замѣчаній, заявленныхъ по этому поводу коммисіею Н. П. Петрова и мѣстнымъ контролемъ, съ объясненіями, полученными отъ строительнаго управленія. Подробное разсмо-

---

[1]) Потребныя для покрытія этихъ передержекъ кредиты были отпущены Высоч. утв., 7 декабря 1894 г., 5 іюня 1895 г. и 29 іюня 1899 г., положеніями Комитета Сибирской желѣзной дороги.

треніе всѣхъ этихъ данныхъ привело коммисію къ заключенію, что при сооруженіи обоихъ участковъ Уссурійской желѣзной дороги было непроизводительно израсходовано 66.619 р. вслѣдствіе нѣкоторыхъ ошибокъ, допущенныхъ строителями при балластировкѣ пути и развозкѣ рельсовъ и скрѣпленій, а также и при сооруженіи временнаго моста и обходнаго пути, которымъ не пришлось воспользоваться. Послѣднеуказанная сумма составляетъ не болѣе $^1/_8$% общаго размѣра строительной стоимости обоихъ участковъ Уссурійской линіи, равняющейся вмѣстѣ съ кредитами, отпущенными на изысканія, пріобрѣтеніе подвижнаго состава [1]) и образованіе оборотнаго капитала для эксплоатаціи, 46.267.088 р., или 64.529 р. на версту.

Постройка соединительной вѣтви между Уссурійской и Китайской Восточной желѣзными дорогами.

На станціи Никольскъ, расположенной на 102-й верстѣ отъ Владивостока, отъ Уссурійской желѣзной дороги отходитъ къ китайской границѣ соединительная вѣтвь съ Китайской Восточной желѣзной дорогой. Вопросъ о проведеніи этой вѣтви возникъ только въ концѣ 1895 г., одновременно съ вопросомъ о сооруженіи Китайской Восточной желѣзной дороги. Вслѣдъ за тѣмъ управленіемъ Уссурійской желѣзной дороги были произведены изысканія направленія вѣтви, а въ декабрѣ 1897 г. Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги были ассигнованы кредиты на подготовительныя дѣйствія по ея постройкѣ [2]).

Въ виду тѣсной связи, существовавшей между постройкой этой вѣтви и сооруженіемъ Китайской Восточной желѣзной дороги, 17 апрѣля 1898 г., по всеподданнѣйшему докладу министровъ финансовъ и путей сообщенія, послѣдовало Высочайшее соизволеніе на передачу постройки вѣтви обществу Китайской Восточной желѣзной дороги, причемъ за министерствомъ путей сообщенія были оставлены лишь работы по расширенію ст. Никольскъ, по пріобрѣтенію и доставкѣ подвижнаго состава, рельсовъ и скрѣпленій а также и необходимыхъ запасовъ для эксплоатаціи вѣтви. Согласно Высочайше утвержденному, 29 іюня 1899 г., положенію

---

[1]) Высоч. утв., 12 апрѣля и 23 декабря 1897 г., положеніями Комитета Сибирской желѣзной дороги на пріобрѣтеніе подвижнаго состава для Уссурійской жел. дор. было дополнительно отпущено 337.000 р. и 138.750 р.

[2]) Высоч. утв., 23 декабря 1897 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Комитета Сибирской желѣзной дороги, общая строительная стоимость вѣтви опредѣлилась въ 8.033.987 р., изъ коихъ 3.083.987 р. составляли стоимость работъ, производившихся распоряженіемъ министерства путей сообщенія, а 4.950.000 р.—стоимость работъ, сданныхъ обществу Китайской Восточной желѣзной дороги, по расчету 45.000 р. съ версты; съ прибавленіемъ же кредитовъ, отпущенныхъ на изысканія, общая стоимость постройки вѣтви достигнетъ 8.113.987 р., или 73.764 р. на версту.

Постройка вѣтви, въ отношеніи устройства полотна верхняго строенія, пропускной способности и водоснабженія, производилась по техническимъ условіямъ Китайской Восточной желѣзной дороги, остальныя же работы по условіямъ, принятымъ для Сѣверно-Уссурійской линіи. Временное движеніе на вѣтви было открыто 1 января 1899 г., а открытіе правильнаго движенія на протяженіи первыхъ 92 верстъ отъ Кетрицева (Никольска-Уссурійскаго) послѣдовало 1 января 1900 года.

Сооруженіе Пермь-Котласской линіи.

Въ предшествовавшемъ изложеніи былъ показанъ ходъ сооруженія отдѣльныхъ участковъ Сибирской магистрали и примыкающей къ послѣдней Уссурійской линіи, построенныхъ распоряженіемъ правительства подъ общимъ руководствомъ Комитета Сибирской желѣзной дороги. Въ дополненіе къ изложенному необходимо привести свѣдѣнія и о постройкѣ Пермь-Котласской линіи, которая, несмотря на ея нахожденіе въ предѣлахъ Европейской Россіи, служитъ вспомогательнымъ путемъ по отношенію къ Сибирской магистрали и, въ виду этого сооруженіе ея производилось также подъ наблюденіемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Вопросъ о сооруженіи Пермь-Котласской желѣзной дороги былъ возбужденъ въ апрѣлѣ 1894 г., когда министръ финансовъ С. Ю. Витте представилъ Комитету Сибирской желѣзной дороги свои соображенія о желательности доставить свободнымъ избыткамъ сибирскихъ хлѣбовъ—которые, по имѣвшимся въ то время даннымъ, могли, достигнуть нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ пудовъ—новый выходъ на міровой рынокъ, помимо балтійскихъ портовъ: появленіе въ этихъ портахъ нѣсколькихъ лишнихъ десятковъ милліоновъ пудовъ хлѣба, по мнѣнію С. Ю. Витте,

оказало бы понижающее вліяніе на хлѣбныя цѣны къ невыгодѣ какъ сибирскаго хлѣба, такъ и хлѣбовъ Европейской Россіи, уже отправляемыхъ черезъ балтійскіе порты.

Такимъ вывознымъ портомъ для Сибирскихъ хлѣбныхъ грузовъ могъ бы, по заключенію министра финансовъ, явиться г. Архангельскъ, въ случаѣ проведенія желѣзной дороги *отъ г. Перми*, соединеннаго рельсовымъ путемъ съ Екатеринбургомъ (откуда, въ свою очередь имѣла быть проведена желѣзная дорога къ Челябинску), *до села Котласъ*, на р. Сѣверной Двинѣ, по которой могло бы затѣмъ перевозиться до Архангельска весьма значительное количество хлѣбныхъ грузовъ. Постройка линіи Пермь-Котласъ въ то же время удовлетворила бы и настоятельнымъ мѣстнымъ потребностямъ сѣвернаго края, доставивъ выходъ къ Бѣлому морю сѣрымъ хлѣбамъ Вятской губерніи и произведеніямъ вятскихъ чугуноплавильныхъ заводовъ. Осуществленіе Пермь-Котласской линіи, по заключенію С. Ю Витте, надлежало бы возложить на управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, причемъ въ 1894 г. представлялось бы необходимымъ произвести техническія и экономическія изысканія направленія названной линіи распоряженіемъ того же управленія и при участіи представителя министерства финансовъ. Эти предположенія министра финансовъ были одобрены Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги, который призналъ необходимымъ, чтобы въ указанныхъ С. Ю. Витте изысканіяхъ, распространяющихся на губерніи съ обширнымъ казеннымъ землевладѣніемъ, принималъ участіе и представитель министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ. Расходы по этимъ изысканіямъ въ размѣрѣ до 93.000 р. Комитетъ признавалъ возможнымъ отнести на десятимилліонный фондъ, назначенный по государственной росписи на непредусмотрѣнныя смѣтами экстренныя въ теченіе 1894 г. надобности[1]). Во исполненіе этого положенія Комитета, для производства экономическихъ изслѣдованій и технической рекогносцировки направленія Пермь-Котласской линіи была образована коммисія, подъ предсѣдательствомъ члена отъ министерства путей сообще-

---

1) Выс. утв., 13 мая 1894 г., положеніе Комитета Сибирской желѣзной дороги.

нія инженера Толмачева. Коммисія эта представила весною 1895 г. свой отчетъ, въ которомъ вполнѣ подтвердились высказанныя въ 1894 г. министромъ финансовъ соображенія о выгодности проведенія Пермь-Котласской линіи. Такъ, собранныя коммисіею экономическія данныя привели ее къ выводу, что наличность хлѣбныхъ избытковъ въ Сибири достигала въ 1894 г. до 10½ милл. пудовъ, и что доставка этихъ хлѣбовъ въ Англію, даже при сохраненіи весьма высокихъ фрахтовъ за перевозку ихъ по Сѣверной Двинѣ будетъ, вслѣдъ за открытіемъ Пермь-Котласской линіи болѣе выгодною черезъ Архангельскъ, чѣмъ черезъ Петербургъ [1]).

Коммисія признавала, что съ проведеніемъ этой линіи значительно облегчится снабженіе хлѣбомъ постоянно въ немъ нуждающагося сѣвернаго края, причемъ перевозка этого хлѣба по р. Сѣверной Двинѣ отъ с. Котласъ къ Архангельску не встрѣтитъ никакихъ затрудненій при условіи лишь, чтобы существующіе на этой рѣкѣ перекаты были обставлены сигналами.

При выборѣ направленія Пермь-Котласской линіи коммисія исходила отъ той точки зрѣнія, что линія эта, кромѣ транзитнаго значенія для вывоза сибирскихъ грузовъ, должна удовлетворять интересамъ сѣвера Россіи и прорѣзываемой ею мѣстности, и считала, сообразно этому, необходимымъ произвести техническую рекогносцировку Пермь-Котласской линіи съ такимъ лишь уклоненіемъ отъ кратчайшаго направленія, которое, безъ значительнаго увеличенія строительныхъ расходовъ, возможно полнѣе удовлетворило бы мѣстнымъ потребностямъ края. При этомъ коммисіи удалось окончательно установить направленіе западной половины линіи—между Вяткой и Котласомъ, а также части ея восточной половины между г. Пермью и мѣстомъ пересѣченія линіею р. Чепцы (205 вер.); отъ перехода линіи черезъ эту

---

1) Такъ, по даннымъ коммисіи, доставка пшеницы въ Лондонъ черезъ Архангельскъ при отправкѣ хлѣбовъ по желѣзнымъ дорогамъ оказалась бы дешевле, чѣмъ черезъ Петербургъ на 1¾—2¼ коп. за пудъ; при отправкѣ же изъ Барнаула и Семипалатинска водою до Тюмени разница въ пользу Архангельска увеличилась-бы до 3¼—6½ коп. за пудъ; для овса тѣ же разницы въ пользу Архангельска были бы въ первомъ случаѣ до ½ коп., во второмъ до 1½—5 коп.

рѣку и до Вятки, представлялось возможнымъ выборъ двухъ варіантовъ—одного по долинѣ р. Чепцы черезъ г. Глазовъ, а другого—въ среднемъ на 50—80 вер. къ юго-западу отъ перваго по водораздѣлу р.р. Чепцы и Кильмези. Хотя первый изъ этихъ варіантовъ и представлялся на 72 вер. короче второго и обошелся бы при его осуществленіи на 2,2 милл. р. менѣе второго, но коммисія, тѣмъ не менѣе отдавала предпочтеніе второму направленію, въ виду того, что оно въ большей степени удовлетворяло бы мѣстнымъ интересамъ края, проходя по наиболѣе густонаселеннымъ и хлѣбороднымъ частямъ Вятской губерніи.

Съ этими заключеніями коммисіи согласился и министръ путей сообщенія, который, въ апрѣлѣ 1895 г., въ представленіи Комитету Сибирской желѣзной дороги опредѣлялъ стоимость постройки Пермь-Котласской линіи, при допущеніи облегченныхъ техническихъ условій въ суммѣ 34.807.812 р. Съ своей стороны, Комитетъ разрѣшилъ приступъ въ 1895 г. къ окончательнымъ изысканіямъ и сооруженію Пермь-Котласской линіи распоряженіемъ казны, по указанному коммисіею 1894 г. направленію, и отпустилъ на начало работъ по постройкѣ этой линіи 6 милл. р. [1]).

Между тѣмъ при производствѣ окончательныхъ изысканій болѣе подробное изученіе условій постройки выяснило необходимость назначенія болѣе высокихъ цѣнъ на работы въ сравненіи съ предположенными ранѣе. Поэтому, во избѣженіе увеличенія строительной стоимости линіи свыше чѣмъ на 3 милл. р. (до 37.895.000 р.), министръ путей сообщенія пришелъ къ заключенію о необходимости произвести повторительныя изысканія по болѣе дешевому варіанту линіи черезъ г. Глазовъ. Изысканія эти, произведенныя по указанію Комитета [2]), лѣтомъ 1896 г. привели министра путей сообщенія къ убѣжденію о предпочтительности проведенія Пермь-Котласской линіи по кратчайшему направленію, долиною р. Чепцы, при которомъ по вновь сдѣланнымъ исчисленіямъ сооруженіе дороги обошлось бы на 1,78 милл. руб. дешевле.

---

[1]) Выс. утв., 13 мая 1895 г., журналъ Комитета Сибирской жел. дор.

[2]) Выс. утвер., 15 марта 1896 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Эти соображенія кн. М. И. Хилкова были приняты во вниманіе Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги, и Августѣйшему Предсѣдателю послѣдняго, въ засѣданіи 27 ноября 1896 г., благоугодно было замѣтить, что Пермь-Котласская желѣзная дорога строится исключительно какъ западная часть или продолженіе великаго Сибирскаго пути, а потому на нее слѣдуетъ смотрѣть, главнымъ образомъ, какъ на транзитную, вслѣдствіе чего и вопросъ о выборѣ болѣе короткаго направленія рѣшается самъ собою. Въ полномъ согласіи съ этимъ Высочайшимъ указаніемъ министръ финансовъ заявилъ съ своей стороны, что при постройкѣ линіи по болѣе длинному южному варіанту (Кильмезскому) лишній пробѣгъ грузовъ могъ бы оказать неблагопріятное вліяніе на товарное движеніе по этому пути, и что съ другой стороны земледѣльческіе интересы Вятскаго края могли бы быть удовлетворены и при принятіи сѣвернаго (Чепецкаго) варіанта въ виду возможности проведенія въ будущемъ къ Пермь-Котласской желѣзной дорогѣ подъѣздныхъ путей.

На основаніи такихъ соображеній Комитетъ въ концѣ 1896 г. избралъ окончательное направленіе Пермь-Котласской линіи въ предѣлахъ Вятской губерніи, на гор. Глазовъ по долинѣ р. Чепцы до г. Вятки [1]), а нѣсколькими мѣсяцами позже Комитетъ утвердилъ и представленную кн. М. И. Хилковымъ расцѣночную вѣдомость постройки вышеуказанной линіи по вновь избранному направленію въ суммѣ 36.581.087 р. [2]).

По окончательно утвержденному направленію Пермь-Котласская линія имѣетъ 810,75 верстъ длины. Начинаясь на 58 параллели сѣв. широты отъ ст. Пермь Уральской желѣзной дороги,

---

1) Выс. утв., 7 декабря 1896 г., положеніе Комитета Сибирской желѣзной дороги.

2) Выс. утв., 12 апрѣля 1897 г., положеніе Комитета Сибирской желѣзной дороги. Въ 1895 г. въ министерство путей сообщенія поступили ходатайства отъ управленія расположенныхъ въ Оханскомъ уѣздѣ Пермской губерніи Очерскаго и Павловскаго заводовъ гр. Строганова о проектированіи Пермь-Котласской линіи черезъ упомянутые заводы; въ томъ же году было заявлено и представителями г. Оханска ходатайство о направленіи линіи, по выходѣ изъ г. Перми вдоль почтоваго Сибирскаго тракта, но съ переходомъ р. Камы у сказаннаго города. По разсмотрѣніи этихъ ходатайствъ и результатовъ изслѣдованій, произведенныхъ по указаннымъ въ нихъ направленіямъ выяснилось, что проведеніе линіи по одному изъ этихъ варіантовъ удорожило бы постройку на 2½—3½ милл. р., въ виду чего ходатайства эти и были отклонены въ февралѣ 1896 г.

линія идетъ лѣвымъ берегомъ р. Камы до 7 вер., гдѣ пересѣкаетъ эту рѣку мостомъ въ 400 саж. длины. Далѣе линія, при общемъ направленіи на западъ, немного отклоняется на сѣверъ, и слѣдуя сначала низменной долиной р. Камы, а затѣмъ водораздѣлами р.р. Лысьвы, Камы и Перми, пересѣкаетъ вторично 58 параллель на 138-й верстѣ, и придерживаясь далѣе этой параллели, переходитъ на 205-й верстѣ р. Чепцу, лѣвый притокъ р. Вятки. Далѣе линія почти до г. Вятки (на 457-й верстѣ, $58^2/_3$° сѣв. шир.) идетъ вдоль р. Чепцы, въ разстояніи не болѣе 8 верстъ отъ нея, причемъ на 259-й верстѣ проходитъ черезъ гор. Глазовъ. Отъ г. Вятки линія направляется на сѣверо-западъ, пересѣкаетъ на 474-й верстѣ р. Вятку мостомъ длиною въ 200 саж. и на верстѣ 560-й вступаетъ въ почти сплошную вѣковую тайгу, которою и идетъ до конечнаго пункта дороги: станціи Котласъ ($61^1/_4$° сѣв. широты), имѣющей пристань близъ селенія того же названія, около мѣста впаденія въ Сѣверную Двину р. Вычегды. На первыхъ 510 верстахъ Пермь-Котласская желѣзная дорога прорѣзываетъ мѣстность довольно густо населенную (22 чел. на кв. версту) съ развитымъ сельскимъ хозяйствомъ и кустарными промыслами и обладающую значительнымъ избыткомъ свободныхъ рабочихъ рукъ, на остальномъ же протяженіи селенія встрѣчаются рѣдко.

Постройка Пермь-Котласской линіи, производившаяся подъ непосредственнымъ руководствомъ инженера Быховца, была начата въ августѣ 1895 г.; открытіе временнаго движенія послѣдовало 1 января 1899 г., а начало правильной ея эксплоатаціи—1 ноября того же года.

Техническія условія постройки этой линіи представляютъ ближайшее сходство съ условіями, установленными въ 1893—1895 г.г. для сооруженія Сибирской магистрали въ отношеніи ширины землянаго полотна, искусственныхъ сооруженій, верхняго строенія (приняты рельсы типа 18 фунтовъ на погонный футъ), путевыхъ строеній (допущенныхъ безъ фундаментовъ) и водоснабженія. Въ отношеніи профиля пути были допущены наименьшіе радіусы закругленій въ 250 саж., и въ исключительныхъ случаяхъ съ разрѣшенія управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги они могли быть уменьшены

до 150 саж. Наибольшій уклонъ въ прямыхъ частяхъ пути былъ принятъ въ 0,0113 саж.

Для постройки Пермь-Котласской желѣзной дороги было отчуждено 6,747 дес. земли, изъ коихъ земли, принадлежавшія казнѣ, были отчуждены безвозмездно, а земли, находившіяся во владѣніи крестьянскихъ обществъ (3,618 дес.), обошлись въ среднемъ по 68 р. 69 к. за десятину.

Укладка пути производилась одновременно съ трехъ пунктовъ, къ которымъ доставлялись матеріалы, а именно—отъ р. Камы, р. Вятки и с. Котласа.

Въ эти же склады доставлялся и лѣсъ, привозившійся съ мѣстъ разработки, иногда за нѣсколько сотъ верстъ.

Песокъ для балласта находился по линіи въ незначительномъ количествѣ; балластные карьеры, хотя и не были особенно удалены отъ линіи, но были рѣдки и потому развозка балласта производилась на разстояніи до 30 верстъ.

Всѣ матеріалы и предметы заводскаго и фабричнаго производства, необходимые для дороги, заготовлены въ Россіи за исключеніемъ 17.772 пуд. рельсъ, поставленныхъ англійскими заводами.

Производство земляныхъ работъ, постройка желѣзныхъ мостовъ, укладка пути и балластировка были поручены болѣе или менѣе крупнымъ подрядчикамъ, для исполненія же остальныхъ работъ и заготовокъ на мѣстѣ совершенно не было предпринимателей, а потому онѣ исполнялись хозяйственнымъ способомъ. Производство хозяйственныхъ работъ (по устройству деревянныхъ мостовъ, временныхъ дорогъ, гражданскихъ сооруженій и пр.) поручалось непосредственно начальникамъ участковъ, заготовка же матеріаловъ производилась или начальниками участковъ или матеріальнымъ отдѣломъ управленія постройки. При производствѣ работъ на Пермь-Котласской линіи, строители не могли вполнѣ точно придерживаться нормъ количества и стоимости работъ, введенныхъ расцѣночною вѣдомостью 1897 г., и уже въ 1898 г. выяснилась необходимость дополнительнаго ассигнованія. Вслѣдствіе этого въ іюнѣ 1899 г. Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги было предоставлено министру путей сообщенія расходовать на постройку Пермь-Котласской линіи до 900.000 р. сверхъ

утвержденной расцѣнки, а въ концѣ 1899 г. и въ мартѣ 1901 г. на ту же потребность Комитетомъ было вновь дополнительно отпущено—1.434.655 р.

Основною причиною такой передержки, какъ было разъяснено коммисіею К. Я. Михайловскаго, была неполнота произведенныхъ передъ сооруженіемъ Пермь-Котласской линіи изысканій. Въ расцѣночную вѣдомость не были включены нѣкоторыя работы, необходимость которыхъ выяснилась во время самой постройки; такъ, количество земляныхъ работъ увеличилось вслѣдствіе большей глубины болотъ, чѣмъ предполагалось ранѣе, и производства этихъ работъ на косогорахъ, гдѣ пришлось давать откосамъ полотна большую пологость. Въ зависимости отъ выяснившихся уже при постройкѣ свойствъ грунтовъ, полотно пути было укрѣплено болѣе сильно, чѣмъ назначалось по расцѣночной вѣдомости. При этомъ нѣкоторыя работы (напр. по станціоннымъ постройкамъ) должны были быть исполнены въ большихъ противъ предположенныхъ размѣрахъ вслѣдствіе измѣненій, внесенныхъ министерствомъ путей сообщенія въ окончательные проекты.

Стоимость нѣкоторыхъ работъ также повысилась въ сравненіи съ назначенными по расцѣнкѣ, такъ какъ при исполненіи работъ условія ихъ производства оказались значительно болѣе трудными, нежели имѣлось въ виду при изысканіяхъ. Напр., вслѣдствіе слабости грунтовъ пришлось углубить и уширить фундаменты станціонныхъ зданій противъ нормальныхъ размѣровъ, а также производить кладку фундаментовъ этихъ зданій, равно какъ и подпорныхъ стѣнокъ землянаго полотна на цементѣ, вмѣсто предполагавшагося известковаго раствора. Съ другой стороны, на удорожаніе работъ повліяла замѣна въ 1897 г. южнаго направленія линіи сѣвернымъ, вслѣдствіе которой на нѣкоторыхъ участкахъ линіи пришлось ускорить работы и производить ихъ зимою, по повышеннымъ цѣнамъ. Наконецъ, на увеличеніе стоимости работъ повліяла недостаточно предусмотрѣнная трудность заготовокъ и дороговизна доставокъ вслѣдствіе дальней возки, которая при земляныхъ работахъ обусловливалась невозможностью заложенія въ болотистыхъ мѣстахъ достаточно близкихъ къ линіи резервовъ.

Къ числу причинъ, вызвавшихъ указанную выше передержку по постройкѣ Пермь-Котласской линіи, относилась и необходимость продленія штатовъ строительной администраціи на 2 года долѣе назначеннаго срока: обстоятельство это объяснялось тѣмъ, что составленіе отчета осложнилось благодаря довольно широкому развитію исполненныхъ при постройкѣ линіи хозяйственныхъ работъ.

Наконецъ, сверхъ передержки въ 2¼ мил. р., отъ временной эксплоатаціи дороги произошелъ перерасходъ въ размѣрѣ 1.005.000 р., который былъ покрытъ двукратно отпущенными Комитетомъ кредитами [1]).

Къ общей совокупности этихъ послѣднихъ предметовъ слѣдуетъ добавить и 500.000 р., ассигнованныхъ въ 1898 г. Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги для устройства близъ ст. Котласъ амбаровъ для храненія хлѣба до перегрузки его на суда Сѣверной Двины. Со включеніемъ послѣдне-указанной суммы, а равно и кредитовъ, отпущенныхъ на изысканія и составленіе оборотнаго капитала, общая строительная стоимость Пермь-Котласской линіи составляетъ 41.380.901 р. или 50.961 р. на версту.

Устройство во Владивостокѣ коммерческаго порта и учрежденіе портоваго управленія.

Озабочиваясь доставленіемъ выхода сибирскимъ грузамъ въ западномъ направленіи черезъ Пермь-Котласскую линію, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги обратилъ вниманіе и на необходимость надлежащаго приспособленія для нуждъ торговли восточнаго конечнаго пункта магистрали.

Еще въ 1892—1893 г.г. были произведены (инженеромъ Бѣлобородовымъ) изысканія для сооруженія въ г. Владивостокѣ коммерческаго порта, но вопросъ этотъ до 1895 г. не могъ получить движенія въ виду трудности выбрать подходящее мѣсто для устройства набережной среди участковъ, принадлежавшихъ морскому вѣдомству, обществу Добровольнаго Флота и городу.

Въ засѣданіи 8 марта 1895 г. Комитетъ Сибирской желѣзной дороги призналъ крайне желательнымъ, чтобы вопросъ о коммерческомъ портѣ во Владивостокѣ былъ разрѣшенъ въ возмож-

---

[1]) Выс. утв., 11 февраля 1899 г. и 7 марта 1901 г., положенія Комитета Сибирской желѣзной дороги.

но непродолжительномъ времени, въ этихъ видахъ Комитетъ постановилъ произвести въ ближайшихъ къ Владивостоку бухтахъ подробныя техническія изысканія и для всесторонняго разсмотрѣнія вопроса о коммерческой гавани образовать особое совѣщаніе изъ чиновъ коммисіи, командированной въ Сибирь подъ предсѣдательствомъ бывшаго товарища министра путей сообщенія Н. П. Петрова, а равно изъ представителей какъ названнаго города, такъ и вѣдомствъ морскаго и военнаго.

По тщательномъ изученіи дѣла въ этомъ совѣщаніи и въ особой коммисіи, учрежденной подъ предсѣдательствомъ управляющаго дѣлами Комитета Сибирской желѣзной дороги А. Н. Куломзина [1]), Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, въ согласіи съ предположеніями этой коммисіи, призналъ возможнымъ, не нарушая интересовъ морскаго вѣдомства, какъ въ отношеніи современнаго состава Тихоокеанской эскадры, такъ и дальнѣйшаго развитія нашего военнаго флота въ водахъ Тихаго океана, предоставить для надобностей коммерческаго порта во Владивостокѣ часть прибрежной полосы бухты «Золотаго Рога», съ устройствомъ здѣсь набережной длиною въ 220 пог. саж. для судовъ съ осадкою до 26 фут.; вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ поручилъ министру путей сообщенія произвести подробное изслѣдованіе ближайшихъ къ Владивостоку водныхъ пространствъ съ цѣлью опредѣленія мѣстоположенія дополнительнаго коммерческаго порта на случай, если бы со временемъ отводимая береговая полоса и водная площадь въ бухтѣ «Золотаго Рога» оказалась недостаточною для нуждъ торговли и несоотвѣтствующею грузообороту Сибирской желѣзной дороги [2]).

Строительная стоимость каменной набережной для коммерческаго порта во Владивостокѣ была въ декабрѣ 1897 г. утверждена Комитетомъ въ суммѣ 1.327.000 руб.; сверхъ того, Комитетомъ въ февралѣ 1899 г. отпущено 730.000 руб. на оборудованіе 220 пог. саж. набережной портовыми складами, рельсовыми путями, перегрузочными приспособленіями и другими принадлеж-

---

[1]) Въ исполненіе Выс. утв., 16 февраля 1896 г., положенія Комитета Министровъ.

[2]) Выс. утв., 10 мая 1896 г., положеніе Комитета Сибирской жел. дор.

ностями коммерческаго порта, благодаря чему годовой грузооборотъ Владивостокской коммерческой гавани, не считая пристаней Добровольнаго флота и общества Китайской Восточной желѣзной дороги, опредѣлится въ 10.000.000 пудовъ, которые легко, при помощи надстройки двухъ пакгаузовъ и постройки третьяго, могутъ быть доведены до 20.000.000 пудовъ.

Постройка каменной набережной для коммерческаго порта во Владивостокѣ была окончена въ 1899 г., а оборудованіе ея складами и перегрузочными приспособленіями было завершено зимою 1903 года.

Въ видахъ же удлиненія навигаціоннаго періода въ бухтѣ «Золотой Рогъ» по почину Комитета [1]) управлявшимъ морскимъ министерствомъ Н. М. Чихачевымъ были пріобрѣтены для нуждъ Владивостокскаго порта заказанные за границею пароходъ-ледоколъ и вспомогательный къ нему баркасъ.

Не ограничиваясь непосредственнымъ руководствомъ работъ по сооруженію порта во Владивостокѣ, Комитетъ обратилъ вниманіе и на необходимость организаціи управленія портомъ. По разсмотрѣніи этого вопроса въ подготовительной при Комитетѣ коммисіи, въ маѣ 1898 года, по положенію Комитета [2]) былъ образованъ для завѣдыванія Владивостокскимъ портомъ особый комитетъ, состоящій подъ предсѣдательствомъ Приморскаго военнаго губернатора изъ начальника Уссурійской желѣзной дороги, начальника работъ Владивостокскаго коммерческаго порта, капитана надъ коммерческимъ портомъ и представителей городскаго управленія, министерствъ финансовъ и морскаго, мѣстнаго прокурорскаго надзора, Добровольнаго флота и общества Китайской Восточной желѣзной дороги, т. е. всѣхъ тѣхъ лицъ и уполномоченныхъ всѣхъ правительственныхъ и частныхъ учрежденій, которые ближайшимъ образомъ заинтересованы въ правильномъ ходѣ портовыхъ дѣлъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ опредѣленъ срокъ производства послѣднихъ и установлена компетенція комитета по управленію портомъ, военнаго губернатора и портоваго управленія.

---

[1]) Выс. утв., 5 іюня 1895 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

[2]) Выс. утв., 13 мая 1898 г., журналъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Усиленіе пропускной и провозной способности Сибирской желѣзной дороги и увеличеніе скорости движенія на ней поѣздовъ.

Въ связи съ высшимъ руководительствомъ всѣми мѣропріятіями, относившимися непосредственно къ постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, Комитетъ названной дороги неуклонно стремился къ приведенію отстраиваемыхъ участковъ магистрали въ такое состояніе, которое могло бы вполнѣ отвѣчать размѣрамъ выяснявшагося пассажирскаго и торговаго движенія.

При сооруженіи Сибирской магистрали были допущены облегченныя въ сравненіи съ рельсовыми путями Европейской Россіи техническія условія, введенныя однако въ томъ предположеніи, что впослѣдствіи, по мѣрѣ надобности, въ случаѣ развитія движенія будетъ возможно постепенно дополнять необходимое безъ коренной перестройки пути. Принятіе такихъ облегченныхъ первоначальныхъ условій вызывалось громадностью денежныхъ затратъ, требовавшихся на постройку Сибирской дороги, а также зависѣвшею отъ малонаселенности края гадательностью размѣра предстоявшаго по дорогѣ движенія, которое на первое время ожидалось весьма незначительнымъ.

Между тѣмъ, съ открытіемъ на Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ въ 1895 г. временнаго движенія, а въ 1896 г. правильной эксплоатаціи, требованія перевозки пассажировъ и переселенцевъ, а также предъявленное къ отправленію количество грузовъ значительно превзошли первоначальныя предположенія и не могли быть удовлетворены [1]); поэтому, для усиленія пропускной способности Западно-Сибирской дороги былъ въ 1896—1898 г.г. устроенъ 31 новый разъѣздъ, для увеличенія провозоспособности добавлено 30 паровозовъ и 600 вагоновъ, и сверхъ того нанимался подвижной составъ съ другихъ дорогъ въ размѣрѣ до 1.600 вагоновъ. Несмотря на это, зимою 1897—1898 г.г. на Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ образовались залежи грузовъ въ 5 слишкомъ мил. пудовъ, съ ожиданіемъ очереди перевозки до $3^1/_2$ мѣсяцевъ, что было причиною значительныхъ убытковъ какъ для отправителей, такъ и для дороги, вынужденной устраивать временные склады

---

[1]) Такъ, пассажирское движеніе на Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ достигло въ 1896 г. 106.000 чел., и въ 1897 г.—236.000 чел., а грузовое движеніе возросло съ $3^1/_3$ мил. пуд. до $10^1/_2$ мил. пуд. въ 1895 г. и 21 мил. пуд. въ 1897 г.

для храненія товаровъ, платить за наемъ и дорогостоющую доставку подвижнаго состава.

Подобная недостаточность пропускной способности Сибирскаго пути обратила на себя вниманіе Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги, и Его Величеству въ засѣданіи 10 декабря 1897 года благоугодно было указать на необходимость приведенія сдаваемыхъ въ эксплоатацію участковъ Сибирскаго пути въ соотвѣтствіе съ дѣйствительными потребностями усиливающагося движенія и съ тѣми требованіями, которыя могутъ быть предъявлены дорогѣ въ ближайшемъ будущемъ.

Поѣздка въ Сибирь министра путей сообщенія въ 1898 г.

Исполненіе такой Высочайшей воли сдѣлалось предметомъ особыхъ заботъ какъ министерства путей сообщенія, такъ и Комитета Сибирской желѣзной дороги уже съ начала 1898 года. Зимою этого года, министръ путей сообщенія совершилъ поѣздку въ Иркутскъ и далѣе до оз. Байкалъ, главнымъ образомъ, съ цѣлью выясненія вопроса объ увеличеніи пропускной способности Сибирской желѣзной дороги и объ ускореніи движенія по этой дорогѣ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ. О данныхъ, добытыхъ при этой поѣздкѣ, кн. М. И. Хилковъ довелъ до свѣдѣнія Государя Императора всеподданнѣйшимъ докладомъ отъ 6 февраля 1898 г., а двумя мѣсяцами позже онъ внесъ въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги представленіе, въ которомъ объяснялъ, что для доведенія пропускной способности Сибирской линіи (отъ Челябинска до ст. Кайдалово) до размѣровъ, вызываемыхъ усиливающимся движеніемъ, по предварительнымъ подсчетамъ потребуется устройство до 58 новыхъ разъѣздовъ съ укладкою дополнительныхъ путей для обгона и скрещиванія поѣздовъ на 77 станціяхъ, а также увеличеніе подвижнаго состава на 462 паровоза и 11.900 вагоновъ. Для ускоренія же движенія поѣздовъ кн. М. И. Хилковъ признавалъ необходимымъ замѣну 18-фунтовыхъ рельсовъ рельсами болѣе тяжелаго типа и, соотвѣтственно съ этимъ, для устойчивости пути увеличить толщину балластнаго слоя, уширить земляное полотно и замѣнить деревянные мосты каменными и желѣзными. Производство всѣхъ этихъ работъ, общей стоимостью въ 95 мил. р., кн. М. И. Хил-

ковъ проектировалъ распредѣлить съ такимъ расчетомъ, чтобы работы по увеличенію пропускной способности были исполнены въ теченіе 3-хъ лѣтъ, замѣна рельсовъ, уширеніе полотна и т. п. были произведены въ 10-ти-лѣтній срокъ, а пріобрѣтеніе подвижнаго состава—въ 5 лѣтъ.

Образованіе особаго совѣщанія гр. Д. М. Сольскаго и коммисіи К. Я. Михайловскаго.

При обсужденіи представленія министра путей сообщенія въ Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги, Августѣйшимъ Предсѣдателемъ послѣдняго было заявлено, что возбужденный кн. М. И. Хилковымъ вопросъ представляется настолько важнымъ, что, прежде разсмотрѣнія въ Комитетѣ, его надлежитъ обсудить въ особомъ совѣщаніи, предсѣдателемъ котораго Его Величеству благоугодно было назначить статсъ-секретаря графа Д. М. Сольскаго. Въ виду же необходимости самаго тщательнаго обоснованія всѣхъ мѣропріятій, потребныхъ для надлежащаго устройства Сибирской желѣзной дороги, Комитетъ считалъ нужнымъ командировать на указанную линію отъ Челябинска до Иркутска особую коммисію, которая на мѣстѣ изслѣдовала бы, при содѣйствіи начальниковъ работъ и лицъ, завѣдывающихъ эксплоатаціею открытыхъ для движенія участковъ, нужды и потребности линіи въ техническомъ отношеніи, составила бы свои предположенія о мѣрахъ, необходимыхъ для улучшенія магистрали, и по выясненіи размѣра потребныхъ на это расходовъ представила бы собранный ею матеріалъ съ своимъ заключеніемъ на разсмотрѣніе совѣщанія гр. Д. М. Сольскаго. Въ составъ этой коммисіи должны были, по заключенію Комитета, войти представители отъ министерствъ: путей сообщенія, финансовъ, военнаго и государственнаго контроля и членъ-дѣлопроизводитель изъ чиновъ канцеляріи Комитета Министровъ.

Журналъ Комитета удостоился Высочайшаго утвержденія 13 мая 1898 г., а 3 іюня того же года Государь Императоръ соизволилъ утвердить выработанную совѣщаніемъ гр. Д. М. Сольскаго инструкцію для коммисіи, предсѣдателемъ которой былъ по Высочайшему повелѣнію назначенъ инженеръ К. Я. Михайловскій. Согласно этой инструкціи на коммисію было возложено исчисленіе стоимости усиленія пропускной и провозной способности Си-

бирской желѣзной дороги въ видахъ удовлетворенія потребностямъ обмѣна между Европейскою Россіею и Сибирью, въ зависимости отъ существовавшаго въ то время и ожидавшагося въ ближайшемъ будущемъ развитія желѣзнодорожнаго движенія; при этомъ коммисіи поручалось также выяснить постепенность усиленія каждаго изъ участковъ магистрали.

По вопросу же объ увеличеніи скорости движенія поѣздовъ по Сибирской желѣзной дорогѣ коммисіи подлежало опредѣлить, въ какой мѣрѣ необходимо увеличеніе скорости, выяснивъ въ то же время, потребуется ли (и въ какой именно срокъ) замѣнить уложенные 18-фунтовые рельсы тяжеловѣсными, или же возможно оставить существующіе.

Руководствуясь этою инструкціею, коммисія лѣтомъ 1898 года осмотрѣла Сибирскую линію на всемъ протяженіи ея, открытомъ въ то время для эксплоатаціи (до г. Иркутска) и особенно подробно изслѣдовала, путемъ частыхъ и тщательныхъ измѣреній, состояніе полотна, верхняго строенія и рельсовъ, а также жилыхъ и товарныхъ помѣщеній и искусственныхъ сооруженій.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, коммисія имѣла въ гор. Челябинскѣ, Томскѣ и Иркутскѣ рядъ засѣданій при участіи чиновъ мѣстной желѣзнодорожной администраціи и государственнаго контроля съ цѣлью опредѣленія нуждъ движенія, количества работъ и размѣра средствъ, требующихся для дальнѣйшаго развитія дороги [1]).

Въ отчетѣ своемъ, представленномъ осенью 1898 г. въ совѣщаніе гр. Д. М. Сольскаго, коммисіею К. Я. Михайловскаго по вопросу объ усиленіи пропускной и провозной способности Сибирской желѣзной дороги были произведены расчеты стоимости работъ, необходимыхъ для увеличенія пропускной способности Сибирской желѣзной дороги. Работы эти заключались-бы въ устройствѣ 57 разъѣздовъ (при которыхъ разстояніе между станціями и разъѣздами не превышало бы на равнинныхъ участ-

---

[1]) Независимо отъ этого въ личныхъ объясненіяхъ со Степнымъ и Иркутскимъ генералъ-губернаторами и въ совѣщаніяхъ съ начальниками губерній, городскими головами, податными инспекторами, товароотправителями и другими свѣдущими лицами, коммисіею выяснялись торговое и экономическое значеніе Сибирской желѣзной дороги.

кахъ 25 верстъ, а на горныхъ—23), въ увеличенiи путевыхъ и жилыхъ помѣщенiй на линiи въ видахъ усиленiя надзора за путемъ и увеличенiя служебнаго персонала и въ усиленiи водоснабженiя дороги; для усиленiя же провозоспособности магистрали коммисiею было признано необходимымъ увеличенiе подвижнаго состава на 2,750 вагоновъ (сверхъ имѣвшихся уже въ то время по линiи 3,718 вагоновъ). Стоимость всѣхъ этихъ работъ, по расчетамъ Коммисiи, опредѣляется въ суммѣ 8.770.660 р.

Расходы же, необходимые для удовлетворенiя потребностямъ вѣроятнаго въ близкомъ будущемъ развитiя пассажирскаго и товарнаго движенiя, коммисiя опредѣлила въ 43,8 мил. рублей.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, коммисiя указала и на желательность принятiя другихъ мѣръ, которыя хотя и не были непосредственно связаны съ пропускною и провозною способностью дороги, но были существенно важными для привлеченiя на дорогу грузовъ въ будущемъ и вообще для развитiя правильной ея эксплоатацiи. Сюда относилось расширенiе пассажирскихъ зданiй и матерiальныхъ складовъ, устройство складочныхъ товарныхъ помѣщенiй и платформъ, а также больницъ для служащихъ на линiи, постройка пристаней на р.р. Иртышѣ, Оби и Енисеѣ, и нѣк. др. работы. Общая стоимость всѣхъ работъ этой категорiи опредѣлялась коммисiею въ 4.028.681 р.

Главными же условiями, необходимыми для обезпеченiя за Сибирскою желѣзною дорогою значенiя транзитнаго пути коммисiя считала достиженiе возможно большей скорости пассажирскаго, почтоваго и грузового движенiя по линiи. Признавая, поэтому, желательнымъ увеличить среднюю скорость пассажирскихъ и почтовыхъ поѣздовъ (съ остановками) до 35 вер. въ часъ (взамѣнъ 20 вер.) и товарныхъ до 20—22 вер. (вмѣсто 12 вер.), коммисiя считала возможнымъ достигнуть этого: 1) замѣной деревянныхъ мостовъ каменными, которая, независимо отъ нужды ускоренiя движенiя, вызывалась, по мнѣнiю коммисiи, и неприспособленностью деревянныхъ мостовъ къ климатическимъ условiямъ Сибири [1]) и 2) улучшенiемъ верхняго

[1]) Вслѣдствiе сильныхъ морозовъ, въ зимнiе мѣсяцы глинистый грунтъ выпучивается и мосты нѣсколько приподнимаются (до 0,25 саж.), при оттаиванiи же почвы они не могутъ осѣсть на прежнее мѣсто и ихъ коробитъ.

строенія, т. е. утолщеніемъ слоя балласта до 0,22 саж., удлиненіемъ шпалъ (по мѣрѣ износа ихъ) на 0,1 саж. и главнымъ образомъ укладкою болѣе тяжелыхъ рельсовъ. Осмотръ и обмѣръ уложенныхъ на Сибирской и Екатеринбургъ-Челябинской желѣзныхъ дорогахъ рельсовъ обнаружилъ нѣкоторые недостатки изготовленныхъ на русскихъ заводахъ 18-фунтовыхъ рельсовъ, выражавшіеся въ сминаніи рельсовыхъ головокъ въ стыкахъ, въ большомъ относительно времени службы рельсовъ износѣ ихъ, въ особенности, на кривыхъ и на уклонахъ, и въ увеличеніи съ каждымъ годомъ числа рельсовъ, лопающихся и приходящихъ въ негодность отъ сплющиванія головки. Эти недостатки 18-фунтовыхъ рельсовъ привели коммисію къ заключенію о необходимости введенія для изготовленія подобныхъ рельсовъ болѣе строгихъ условій; въ отношеніи же рельсовъ, уложенныхъ на Сибирской магистрали, коммисія считала желательнымъ замѣнить ихъ 24-хъ фунтовыми рельсами на всемъ протяженіи Средне-Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ значительные уклоны и кривыя малаго радіуса; на Западно-Сибирской же линіи коммисія полагала возможнымъ оставить 18-фунтовые рельсы до износа и замѣнить ихъ тяжелыми по мѣрѣ прихода легкихъ въ негодность. Для допущенія большей скорости движенія и на послѣдне-названной линіи коммисія находила необходимымъ усилить путь добавленіемъ одной шпалы на звено и снабженіемъ шпалъ трехдырными подкладками и добавочнымъ костылемъ. Всѣ работы и поставки по увеличенію скорости движенія на Сибирской желѣзной дорогѣ были оцѣнены коммисіею въ суммѣ 43,5 мил. р. (въ томъ числѣ стоимость рельсовъ и скрѣпленій—20 мил. р.), а общая сумма расходовъ, потребныхъ на улучшеніе магистрали, составила, по исчисленіямъ коммисіи, 91.316.791 р.

Что касается до сроковъ для осуществленія вышеуказанныхъ мѣропріятій, то коммисія предполагала соотвѣтственнымъ назначить на усиленіе пропускной и провозной способности дороги въ зависимости отъ нуждъ коммерческаго характера—5-лѣтній срокъ, и на увеличеніе скорости движенія—8-лѣтній.

Заключенія совѣщанія гр. Д. М. Сольскаго.

Отчетъ коммисіи К. Я. Михайловскаго былъ разсмотрѣнъ совѣщаніемъ гр. Д. М. Сольскаго, которое одобрило предположенія

коммисіи, уменьшивъ лишь общій размѣръ исчисленныхъ послѣднею для улучшенія Сибирской линіи суммъ до 84.770.660 р. Изъ этой суммы 8.770.660 р. было, согласно заключеніямъ коммисіи, предназначено на усиленіе магистрали въ теченіе 3-хъ-лѣтняго срока, 43 мил. р. — для ускоренія движенія поѣздовъ въ продолженіе 8 лѣтъ, 31 милл. р. для пріобрѣтенія и доставки указаннаго коммисіею подвижного состава и 2 мил. р. для упорядоченія въ теченіе 1899 г. коммерческаго движенія по Сибирской линіи. Признавая возможнымъ отпустить въ счетъ вышеприведенной суммы (84.770.660 р.) на расходы по улучшенію магистрали въ 1899 г. 16½ мил. р., совѣщаніе считало нужнымъ указать, что расходы для упорядоченія коммерческаго движенія на Сибирской линіи должны опредѣляться и отпускаться ежегодно, по соображеніи съ дѣйствительной потребностью, въ порядкѣ, принятомъ для назначенія ассигнованій на улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вообще и что лишь на 1899 г., во избѣжаніе задержки въ производствѣ работъ, возможно допустить, въ видѣ исключенія, отпускъ потребныхъ 2 мил. руб., минуя общій порядокъ, черезъ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги.

По вопросу о 18-фунтовыхъ рельсахъ совѣщаніе вполнѣ раздѣляло высказанное предсѣдателемъ коммисіи К. Я. Михайловскимъ заключеніе, что главнѣйшимъ недостаткомъ этихъ рельсовъ является не столько ихъ легкость, сколько неудовлетворительное качество русскаго рельсоваго металла. Поэтому совѣщаніе признавало желательнымъ поручить министру путей сообщенія озаботиться скорѣйшимъ установленіемъ болѣе усовершенствованныхъ способовъ производства стальныхъ рельсовъ, а соотвѣтственно этому выработать новыя техническія условія на поставку рельсовъ заводами. Въ теченіе же двухлѣтняго періода (1899—1900 г.г.), потребнаго на выясненіе вопроса объ изготовленіи рельсовъ лучшаго качества, совѣщаніе находило возможнымъ допустить на Сибирской желѣзной дорогѣ смѣну легкихъ рельсовъ на 24-хъ фунтовые, въ предѣлахъ необходимости, требуемой безопасностью движенія поѣздовъ.

Заключенія совѣщанія были доложены Комитету Сибирской желѣзной дороги въ засѣданіи 27 января 1899 г. и заслужили

полное одобреніе Августѣйшаго Предсѣдателя. Такимъ образомъ, уже съ 1899 г., было приступлено къ усиленію Сибирской жел. дороги по предположеніямъ коммисіи К. Я. Михайловскаго и особаго совѣщанія. Ближайшія послѣдствія этого мудраго рѣшенія Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета сказались уже въ 1900 г., когда во время мобилизаціи по Сибирской желѣзной дорогѣ удалось перевезти свыше 120,000 воинскихъ чиновъ.

Поѣздка въ Сибирь Кн. М. И. Хилкова въ 1902 г.

Тремя годами позднѣе министръ путей сообщенія, при личномъ осмотрѣ Сибирской магистрали (отъ Челябинска до Китайской границы), пришелъ къ заключенію о цѣлесообразности принятія нѣкоторыхъ дополнительныхъ мѣръ для усиленія магистрали. Во всеподданнѣйшемъ докладѣ по своей поѣздкѣ въ Сибирь (отъ 25 января 1902 г.) кн. М. И. Хилковъ указывалъ на необходимость замѣны 18-фунтовыхъ рельсовъ 24-хъ фунтовыми, сверхъ Средне-Сибирской и Забайкальской линій, еще и на всемъ протяженіи Западно-Сибирской желѣзной дороги, на которой въ 1899 г. было рѣшено оставить легкіе рельсы до ихъ износа. Желательность подобной смѣны легкихъ рельсовъ вызывалась, по заключенію кн. М. И. Хилкова, неудовлетворительными ихъ качествами, въ особенности ясно обнаруживавшимися при введеніи на линіи тяжелыхъ паровозовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ министръ путей сообщенія приводилъ доводы и въ пользу нѣкоторыхъ другихъ мѣропріятій для улучшенія Сибирской линіи, какъ то: 1) усиленіе водоснабженія магистрали, которое встрѣчало затрудненія въ недостаточномъ количествѣ естественныхъ источниковъ и въ присутствіи въ нѣкоторыхъ частяхъ линіи полосы вѣчно-мерзлой почвы и 2) расширеніе производительности казенныхъ угольныхъ Анжерскихъ копей, разрабатываемыхъ управленіемъ Сибирской желѣзной дороги.

Въ засѣданіи Комитета Сибирской желѣзной дороги 6 іюня 1902 г. (въ которомъ обсуждался вышеупомянутый всеподданнѣйшій докладъ министра путей сообщенія), князь М. И. Хилковъ высказалъ въ пользу предложенной имъ досрочной смѣны легкихъ рельсовъ на западномъ участкѣ Сибирской линіи то соображеніе, что Западно-Сибирская желѣзная дорога представляетъ единственное мѣсто магистрали, на которомъ, по характеру про-

филя и отсутствію крутыхъ кривыхъ, будетъ возможно наверстывать задержки при движеніи поѣздовъ на другихъ трудныхъ участкахъ, почему на Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ и должна быть допущена значительно большая предѣльная скорость, нежели на остальномъ протяженіи пути. Соглашаясь съ заключеніями министра путей сообщенія, Комитетъ постановилъ предназначить для замѣны 18-фунтовыхъ рельсовъ 24-фунтовыми на всемъ протяженіи западнаго участка Сибирскаго пути до 9 мил. р., съ расходованіемъ этой суммы въ теченіе 4-хъ лѣтъ (т. е. до 1906 г.) и сверхъ того предоставить министру путей сообщенія обратить изъ кредитовъ по смѣтѣ управленія желѣзныхъ дорогъ 500.000 р. на срочныя работы по усиленію водоснабженія Сибирской желѣзной дороги и 50.000 р. на приступъ къ работамъ по расширенію производительности Анжерскихъ угольныхъ копей [1]).

Такимъ образомъ, общая совокупность затратъ, предназначенныхъ съ 1899 г. на усиленіе Сибирской магистрали, достигаетъ нынѣ 94.370.660 р. Въ счетъ этой суммы по 1 января 1903 г. было отпущено 53,9 мил. р.

Въ результатѣ принятыхъ съ 1899 г. мѣръ, явилось возможнымъ уже лѣтомъ 1902 г. пропускать на участкахъ Сибирской желѣзной дороги между Челябинскомъ и Иркутскомъ втрое болѣе числа поѣздовъ, имѣвшагося въ виду при началѣ постройки магистрали.

Вопросъ объ усиленіи пропускной способности горныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги.

Между тѣмъ, несмотря на столь значительное усиленіе дороги противъ первоначальныхъ предположеній, вскорѣ обнаружилось нѣкоторое препятствіе къ надлежащему оборудованію великаго Сибирскаго пути. Препятствіе это, на которое было обращено вниманіе въ 1902 г. какъ министромъ путей сообщенія, такъ и министромъ финансовъ С. Ю. Витте во время его послѣдней поѣздки по Сибири, заключалось въ томъ, что пропускная способность дороги выражается на различныхъ участкахъ пути неравномѣрно въ количествѣ вагоновъ, пропускаемыхъ въ составѣ отдѣльныхъ поѣздовъ въ зависимости отъ техническихъ условій, примѣненныхъ при трассировкѣ полотна.

---

[1]) Выс. утв., 15 іюня 1902, журналъ Комитета Сибирской ж. д.

На горныхъ участкахъ отъ Ачинска до Нижнеудинска (699 вер.) и отъ ст. Зимы до ст. Половина (138 вер.), на которыхъ допущены наибольшіе уклоны въ 0,0174 саж. и наименьшіе радіусы закругленій въ 120 саж., поѣзда могутъ ходить при одномъ паровозѣ въ составѣ значительно уменьшенномъ (16 вагоновъ) противъ нормальнаго, допускаемаго на равнинной части линіи (36 вагоновъ).

Въ виду неблагопріятнаго вліянія подобныхъ условій на экономическую сторону эксплоатаціи дороги, министры финансовъ и путей сообщенія высказали, въ совмѣстномъ представленіи, въ Комитетъ заключеніе о желательности нѣкотораго исправленія профиля пути въ тѣхъ горныхъ участкахъ, на которыхъ во избѣжаніе крупныхъ единовременныхъ затратъ при сооруженіи магистрали были допущены вышеупомянутыя облегченныя техническія условія.

По объясненію, данному кн. М. И. Хилковымъ въ засѣданіи Комитета 15 января 1903 г., подобное исправленіе профиля горныхъ участковъ должно состоять, главнымъ образомъ, въ переходѣ къ болѣе пологимъ уклонамъ путемъ срѣзки и подсыпки существующаго земляного полотна, съ допущеніемъ переноса пути въ сторону отъ существующаго направленія лишь на незначительное разстояніе и только при совершенной невозможности или явной невыгодности улучшенія трассировки пути исправленіемъ существующаго полотна.

Поѣздка въ Сибирь Н. П. Петрова.

Однако, въ виду тѣхъ значительныхъ затратъ, съ которыми связано проектированное министрами финансовъ и путей сообщенія исправленіе профиля горныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги, Августѣйшему Предсѣдателю Комитета благоугодно было признать соотвѣтственнымъ, предварительно разсмотрѣнія возбужденнаго вопроса въ Комитетѣ, поручить всестороннее изученіе этого вопроса члену Государственнаго Совѣта, бывшему товарищу министра путей сообщенія, Н. П. Петрову, какъ лицу, близко знакомому съ дѣломъ желѣзнодорожнаго строительства и, въ частности, съ ходомъ сооруженія Сибирской желѣзной дороги.

Согласно сужденіямъ, бывшимъ въ Комитетѣ, задача ген.-лейт. Петрова, при его поѣздкѣ на линію магистрали лѣтомъ 1903 г. сводится къ выясненію по отдѣльнымъ перегонамъ главнѣйшихъ,

обнаружившихся на практикѣ, недостатковъ трассировки пути на горныхъ его участкахъ, причемъ изученіе исполнительнаго профиля пути должно быть поставлено въ связь съ составленными уже мѣстнымъ управленіемъ дороги смѣтными предположеніями о частичномъ исправленіи профиля пути и всѣми вообще данными, могущими быть полученными непосредственно какъ отъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей, такъ равно и отъ лицъ, участвовавшихъ въ производствѣ первоначальныхъ изысканій пути.

Въ зависимости отъ возбужденнаго такимъ образомъ вопроса о возможности измѣненія профиля пути на нѣкоторыхъ участкахъ Сибирской магистрали, Комитетъ находилъ, согласно съ заключеніями С. Ю. Витте и кн. М. И. Хилкова, что впредь до окончательнаго разрѣшенія этого вопроса въ томъ или другомъ смыслѣ, при усиленіи этихъ участковъ согласно плану совѣщанія 1898 г., надлежало бы ограничиться такими работами, которыя оказываются необходимыми для обезпеченія безопасности движенія (въ родѣ напр., смѣны рельсовъ), другія же работы (какъ напр., замѣна деревянныхъ мостовъ каменными, сооруженіе станціонныхъ зданій) могли бы быть отложены [1]).

Развитіе частнаго строительства служащихъ на Сибирской магистрали.

Начавшіяся въ 1899 г. работы по усиленію Сибирской жел. дороги поставили на первую очередь разрѣшеніе весьма важнаго вопроса — объ обезпеченіи рельсоваго пути персоналомъ надежныхъ служащихъ, потребность въ которыхъ должна была значительно возрастать при постепенномъ осуществленіи намѣченныхъ коммисіею К. Я. Михайловскаго мѣропріятій.

Еще въ 1895 г. Комитетъ, желая по возможности прикрѣпить желѣзнодорожныхъ служащихъ къ мѣстамъ ихъ служенія, разрѣшилъ приамурскому генералъ-губернатору (Духовскому) отводить изъ свободныхъ казенныхъ земель близъ станцій Уссурійской желѣзной дороги особые участки подъ поселеніе на нихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ за плату и на сроки, устанавливаемые генералъ-губернаторомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ предоставилъ министру путей сообщенія озаботиться образованіемъ

---

[1]) Выс. утв., 31 января 1903 г., журналъ Комитета Сибирской жел. дор.

желѣзнодорожныхъ поселковъ и вдоль другихъ участковъ Сибирской линіи [1]).

Такіе поселки, возникшіе въ концѣ 90-хъ годовъ прошлаго столѣтія на ст. Никольскъ Уссурійской жел. дор., при станціяхъ Омскъ, Петропавловскъ и Курганъ Сибирской желѣзной дороги и при нѣкоторыхъ станціяхъ Забайкальской линіи, развивались, однако, довольно медленно, за недостаткомъ у желѣзнодорожныхъ служащихъ средствъ для возведенія построекъ. Въ виду такого положенія дѣла, бывшая въ 1898 г. на линіи коммисія К. Я. Михайловскаго и особое совѣщаніе гр. Д. М. Сольскаго признали цѣлесообразнымъ принятіе мѣръ къ поощренію частнаго строительства агентовъ Сибирской желѣзнодорожной службы, а Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, съ своей стороны, поручилъ въ 1899 г. министру путей сообщенія выработать проектъ соотвѣтственныхъ правилъ.

Проектъ этотъ былъ составленъ въ министерствѣ путей сообщенія къ веснѣ 1902 г. и переданъ на разсмотрѣніе подготовительной при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги коммисіи и, послѣ двукратнаго обсужденія въ названной коммисіи, былъ утвержденъ Комитетомъ въ январѣ 1903 г. [2]).

Согласно новымъ «правиламъ частнаго строительства служащихъ на Сибирской, Забайкальской и Уссурійской желѣзныхъ дорогахъ», управленіямъ этихъ дорогъ предоставлено отводить при станціяхъ участки земли подъ постройки служащихъ размѣрами въ 300 кв. саж. за плату не менѣе 1 коп. за кв. саж. въ годъ. Съ цѣлью облегченія служащимъ возведенія построекъ управленія дорогъ могутъ выдавать имъ ссуды деньгами или строительными матеріалами на 18 лѣтъ изъ 4% въ годъ; въ видахъ же огражденія устраиваемыхъ съ помощью казны желѣзнодорожныхъ поселковъ отъ постороннихъ элементовъ, постройки, возводимыя въ этихъ поселкахъ, не могутъ быть ни обременяемы долгами, ни продаваемы другимъ лицамъ, кромѣ служащихъ на томъ же участкѣ дороги, иначе какъ на сносъ.

---

[1]) Выс. утв., 5 іюля 1895 г., журналъ Комитета Сибирской жел. дор.

[2]) Выс. утв., 31 января 1903 г., журналъ Комитета Сибирской жел. дор.

Основною цѣлью приведенныхъ здѣсь «правилъ» является предоставленіе служащимъ на линіи, при наименьшихъ затратахъ казны, дешевыхъ и удобныхъ помѣщеній для предотвращенія наблюдавшагося за послѣдніе годы усиленнаго перехода служащихъ съ Сибирской магистрали на другія линіи—каковое обстоятельство вызывалось исключительною дороговизною и трудностью устройства въ Сибири и крайне вредно отражалось на ходѣ желѣзнодорожной эксплоатаціи. Помимо указаннаго значенія новыя правила, какъ было заявлено въ засѣданіи подготовительной при Комитетѣ коммисіи ея предсѣдателемъ статсъ-секретаремъ А. Н. Куломзинымъ, приведутъ и къ упорядоченію рабочаго вопроса на Сибирской магистрали путемъ устраненія переходовъ съ мѣста на мѣсто бездомныхъ рабочихъ.

Одновременно съ утвержденіемъ вышеупомянутыхъ правилъ, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги разрѣшилъ министру путей сообщенія образовать срокомъ на 18 лѣтъ оборотный фондъ въ размѣрѣ 800.000 р. на пріобрѣтеніе земельныхъ участковъ для постройки служащими на Сибирскихъ жел. дор. жилыхъ помѣщеній, на выдачу имъ ссудъ и на расходы по благоустройству въ желѣзнодорожныхъ поселкахъ [1]).

Улучшеніе судоходныхъ условій р.р. Чулыма, Ангары, Шилки, Амура и Уссури и устройство на этихъ рѣкахъ казеннаго пароходства.

Въ тѣснѣйшей связи съ производившимся подъ руководствомъ Комитета Сибирской желѣзной дороги сооруженіемъ отдѣльныхъ участковъ магистрали находятся и нѣкоторыя другія работы, исполненіемъ которыхъ имѣлось въ виду достигнуть существенныхъ удобствъ и облегченія постройки линіи. Къ такимъ работамъ, имѣющимъ характеръ какъ бы дополнительныхъ по отношенію къ сооруженію магистрали предпріятій, относится прежде всего производившееся въ 1894—1899 г.г. улучшеніе судоходныхъ условій р.р. Чулыма и Ангары, а также принадлежащихъ къ бассейну Тихаго океана р.р. Шилки, Амура и Уссури.

Вопросъ объ улучшеніи р.р. Чулыма и Ангары возникъ осенью 1893 г., одновременно съ предположеніями объ ускореніи срока окончанія постройки Сибирской магистрали. Въ засѣданіи 10 ноября этого года Комитетомъ было указано, что, въ виду возмож-

1) Указанная сумма (800.000 р.) зачислена въ спеціальныя средства министерства путей сообщенія по смѣтѣ управленія желѣзныхъ дорогъ.

ности достигнуть ускоренія работъ при подвозкѣ рельсовъ, скрѣпленій и подвижнаго состава на строющуюся линію не только по р. Оби, но и по р. Чулыму и по притоку р. Енисея—Ангарѣ, надлежитъ подробно разработать вопросъ объ улучшеніи судоходства на двухъ послѣднихъ рѣкахъ съ цѣлью образованія въ мѣстахъ пересѣченія ихъ Сибирскою желѣзною дорогою (Ачинскѣ и Иркутскѣ) новыхъ пунктовъ выгрузки желѣзнодорожныхъ матеріаловъ для укладки рельсоваго пути.

Въ 1894 г., послѣ отпуска Комитетомъ 1 мил. р. для производства работъ по улучшенію р.р. Чулыма и Ангары [1]), управленіемъ по сооруженію Сибирской желѣзной дороги были пріобрѣтены по заказу въ Англіи и Голландіи для названныхъ рѣкъ два туэрные парохода, двѣ землечерпательницы и два камнеподъемныхъ крана; изъ нихъ землечерпательницы были доставлены въ 1894 г. въ разобранномъ видѣ по желѣзнымъ дорогамъ, а пароходы слѣдовали изъ Англіи подъ парами черезъ Карское море подъ конвоемъ морского парохода «Бленкатръ» (подъ командой капитана Виггинса) и прибыли въ р. Енисей 10 сентября 1894 г. Сверхъ того, управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги пріобрѣло два парохода («Лейтенантъ Малыгинъ» и «Бардъ») отъ морскаго министерства и два туэрные парохода отъ А. М. Сибирякова, отъ котораго для нуждъ улучшенія р. Ангары были также пріобрѣтены цѣпи, проложенныя имъ по нѣкоторымъ порогамъ этой рѣки. Регуляціонныя работы на указанныхъ рѣкахъ заключались въ углубленіи фарватера, въ выемкѣ камней со дна и постановкѣ водомѣрныхъ знаковъ; на р. Чулымѣ онѣ производились сначала подъ непосредственнымъ руководствомъ начальника работъ по постройкѣ Средне-Сибирской линіи Н. П. Меженинова, а съ конца 1894 г. томскимъ округомъ путей сообщенія, и имѣли своимъ результатомъ возможность одновременно съ укладкой пути отъ р. Оби вести укладку и отъ р. Чулыма на протяженіи около 300 вер. въ двухъ направленіяхъ—къ востоку и западу. Работы на р. Ангарѣ оказали нѣкоторое содѣйствіе перевозкѣ на Байкалъ частей парома-ледокола и плавучаго дока.

[1]) Выс. утв., 19 февраля и 5 іюня 1894 г., журналы Комитета Сибирской жел. дор.

Казенная флотилія содержалась на р. Ангарѣ до начала 1901 г., когда министромъ путей сообщенія было сдѣлано распоряженіе о передачѣ ея въ вѣдѣніе нуждавшихся въ ней округовъ водяныхъ сообщеній.

Въ 1895 г. Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги былъ отпущенъ кредитъ въ размѣрѣ 400.000 р. на устройство казеннаго пароходства на р. Шилкѣ и на приступъ къ постройкѣ пристаней, перегрузочныхъ пунктовъ и другихъ принадлежностей, необходимыхъ для этого пароходства. Въ связи съ этимъ мѣропріятіемъ, имѣвшимъ въ виду обезпечить доставку грузовъ изъ Владивостока на строившуюся въ то время Забайкальскую линію, въ 1896 г. по почину Комитета Сибирской желѣзной дороги [1]) были предприняты регуляціонныя работы руселъ р.р. Шилки, Амура и Уссури. Для этихъ работъ, исполненныхъ подъ наблюденіемъ инженеровъ Савримовича и Валуева, были пріобрѣтены въ Голландіи и собраны на мѣстѣ 2 землечерпательницы и 5 шаландъ, перевозка же строительныхъ матеріаловъ производилась на казенныхъ судахъ: 2 паровыхъ баркасахъ, 6 мелкосидящихъ пароходахъ, 6 буксирныхъ пароходахъ, 7 стальныхъ и 16 деревянныхъ баржахъ. Съ 1899 г. эксплоатація казеннаго пароходства на р.р. Амурскаго бассейна и улучшеніе судоходнаго состоянія этихъ рѣкъ было поручено образованному 1 января этого года управленію водными путями рѣкъ Амурскаго бассейна.

Общая сумма кредитовъ, отпущенныхъ Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги на улучшеніе р.р. Чулыма и Ангары и рѣкъ Амурскаго бассейна, составляетъ 5.228.180 р.

Сверхъ этой послѣдней суммы, Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги было отпущено 3.035.848 р. на нѣкоторые другіе дополнительные по отношенію къ постройкѣ магистрали расходы, какъ-то: на содержаніе бывшаго управленія по сооруженію Сибирской дороги въ теченіе 1893—1899 г.г., на командированіе особыхъ коммисій для осмотра магистрали и т. п.

---

1) Выс. утв., 15 марта 1896 г., положеніе Комитета Сиб. жел. дор.

Общая строительная стоимость Сибирской желѣзной дороги.

Изъ приведенныхъ въ настоящей главѣ данныхъ о постройкѣ Сибирской магистрали можно усмотрѣть, что общая строительная стоимость всѣхъ участковъ магистрали, сооруженныхъ подъ руководствомъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, составляетъ со включенiемъ расходовъ на изысканiя, прiобрѣтенiе подвижнаго состава и образованiе оборотнаго капитала для эксплоатацiи 384.604.743 р., или, при длинѣ 5.628 в.,—68.355 р. на версту; съ прибавленiемъ же расходовъ на постройку Екатеринбурго-Челябинской и Пермь-Котласской линiй, указанная стоимость составитъ 432.520.902 р.—или 64.894 р. на версту. При сравненiи поверстной стоимости Сибирской магистрали съ таковой же стоимостью желѣзныхъ дорогъ, сооруженныхъ въ 90-хъ годахъ XIX столѣтiя, въ среднемъ по 40.000 р. верста, нельзя упускать изъ виду, что сравнительно болѣе высокая стоимость постройки Сибирской магистрали, объясняется тѣми разнообразными трудностями, которыя были встрѣчены при ея сооруженiи и которыя почти совершенно неизвѣстны въ Европейской Россiи. Справедливость этого съ очевидностью обнаруживается при сопоставленiи поверстной стоимости участковъ магистрали—Западно-и Средне-Сибирскаго и Забайкальскаго, которая возрастаетъ, по мѣрѣ удаленiя на востокъ отъ Урала, не превышая для Западно-Сибирской желѣзной дороги вышеупомянутой средней величины стоимости дорогъ Европейской Россiи [1]).

Итоговыя свѣдѣнiя о работахъ по постройкѣ Сибирской жел. дороги.

Далѣе, на усиленiе магистрали Комитетомъ въ 1899 г. было предназначено 94.320.660 р., и наконецъ на дополнительные по отношенiю къ сооруженiю дороги работы и расходы, считая въ ихъ числѣ устройство порта во Владивостокѣ и улучшенiе р.р. Чулыма, Ангары, Амура, Шилки и Уссури и содержанiе на этихъ рѣкахъ казеннаго пароходства,—10.321.028 р. Средства, потребныя для сооруженiя магистрали и непосредственно связанныхъ съ нимъ расходовъ, достигали такимъ образомъ суммы 537.162.490 р., причемъ размѣръ ежегодно отпускавшихся кредитовъ колебался между 7.070.000 р. въ 1892 г. и 82.248.170 р. въ 1896 г. Сумма эта была покрыта изъ обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ, безъ

---

[1]) См. приложенную къ настоящему очерку таблицу.

заключенія какихъ-либо спеціальныхъ для нуждъ Сибирской жел. дороги займовъ.

Для сужденія о томъ, насколько грандіознымъ предпріятіемъ является постройка Сибирской жел. дороги, слѣдуетъ остановиться на главныхъ итоговыхъ данныхъ, относящихся къ работамъ, произведеннымъ на всѣхъ участкахъ магистрали (т. е. безъ Екатеринбурго-Челябинской и Пермь-Котласской жел. дорогъ).

Общее число служащихъ при постройкѣ превышало 6.000 чел., а число одновременно требовавшихся рабочихъ доходило до 70.000 чел. Земляныхъ работъ было произведено 11.000.000 куб. саж., песку для балласта вывезено 850.000 куб. саж., камня и кирпича для мостовыхъ и гражданскихъ сооруженій 100.000 куб. саж., а цементу понадобилось 600.000 бочекъ, т. е. свыше 6.500.000 пуд. Длина желѣзныхъ мостовъ черезъ большія рѣки составляетъ около 10 верстъ, деревянныхъ мостовъ свыше 35 верстъ. Вѣсъ мостоваго желѣза опредѣляется около 4.000.000 пуд., а рельсовъ и скрѣпленій до 21.000.000 пуд., шпалъ заготовлено 9.400.000 шт. Площадь зданій достигла 74.000 кв. саж. Для гражданскихъ зданій, деревянныхъ мостовъ и шпалъ потребовалось всего около 12.000.000 погон. саж. бревенъ, для полученія которыхъ, вмѣстѣ съ дровами, нужно было вырубить около 40.000 дес. лѣса. Вѣсъ матеріаловъ, подлежавшихъ перевозкѣ, вмѣстѣ съ балластомъ составилъ около 1.000.000.000 пуд.

Быстрота укладки пути на Сибирской ж. д.

При совершенно исключительно крупныхъ размѣрахъ выполненныхъ работъ, Сибирская жел. дорога занимаетъ выдающееся мѣсто и по быстротѣ ея постройки, какъ среди русскихъ, такъ и въ ряду заграничныхъ линій.

Всѣ сооруженные вѣдѣніемъ Комитета участки магистрали, за исключеніемъ Кругобайкальскаго, а также Екатеринбурго-Челябинская и Пермь-Котласская линіи были отстроены и открыты для движенія въ десятилѣтній періодъ 1891—1900 г.г., въ виду чего средній размѣръ годовой укладки указанныхъ линій составляетъ 642 вер.; въ сравненіи же со строившеюся съ наибольшею скоростью въ мірѣ Канадскою линіею оказывается, что Сибирская желѣзная дорога, вмѣстѣ съ вспомогательными по отношенію къ ней линіями, сооружалась въ полтора раза быстрѣе

послѣдней, такъ какъ на Канадскую дорогу приходилось въ годъ укладки не болѣе 438 вер., что же касается линій Европейской Россіи, то при постройкѣ Закаспійской дороги укладывалось въ годъ 440 вер., при постройкѣ же Уральской—лишь 117 вер.

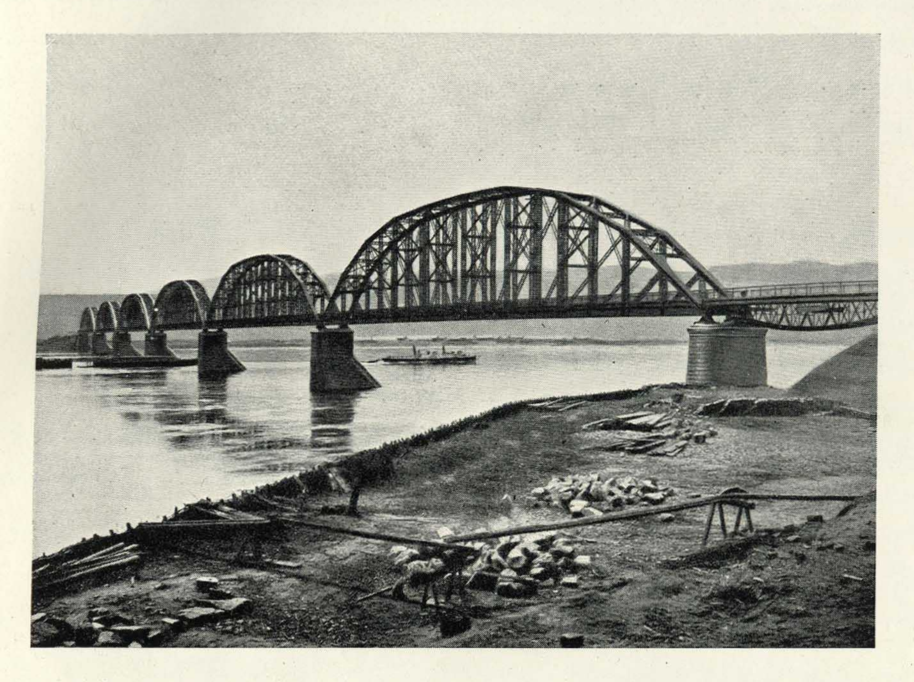
Быстрота укладки Сибирскаго рельсоваго пути должна тѣмъ болѣе быть поставлена въ заслугу строителямъ магистрали, что послѣднимъ, какъ выше было указано, для каждаго изъ участковъ магистрали въ отдѣльности—приходилось сталкиваться съ самыми разнообразными затрудненіями, почти неизвѣстными въ Европейской Россіи.

Для преодолѣнія такихъ затрудненій, строителямъ приходилось прибѣгать къ спеціальнымъ пріемамъ, какъ напр.: къ устройству водоснабженія изъ артезіанскихъ скважинъ (на Западно-Сибирской жел. дорогѣ); помѣщенію водопроводныхъ трубъ въ отапливаемыя галлереи (на Забайкальской линіи). Стремленіе строителей наивыгоднѣйшимъ образомъ воспользоваться всѣми мѣстными условіями могло въ особенности ясно сказаться при возведеніи искусственныхъ сооруженій.

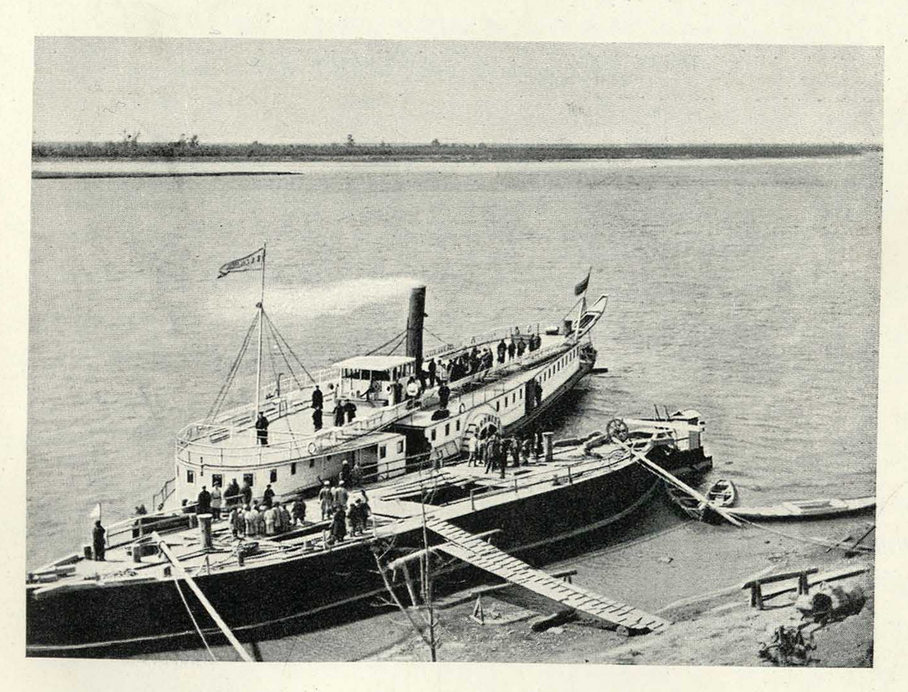
Искусственныя сооруженія на Сибирской жел. дорогѣ.

Такъ, на Западно-Сибирской жел. дорогѣ, для верхняго строенія моста черезъ р. Обь (длиною въ 380 саж.), была примѣнена консольная система Гербера, въ результатѣ чего оказалось возможнымъ сберечь до 69.000 р. въ сравненіи съ обычно примѣняемой системой разрѣзныхъ фермъ. На наиболѣе длинномъ на всей магистрали мостѣ черезъ р. Енисей (длиною въ 408 саж.), пролетамъ моста была впервые въ Россіи придана длина въ 68 саж., взамѣнъ наибольшей ранѣе придававшейся послѣднимъ величины въ 50 саж. Далѣе, при устройствѣ опоръ мостовъ, помощью кессоновъ на Средне-Сибирской и Забайкальскихъ линіяхъ, были устраиваемы деревянные кессоны системы инженера Кнорре, что давало возможность приступить къ производству работъ значительно ранѣе срока, потребовавшагося бы на доставку кессоннаго желѣза изъ Европейской Россіи.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, для Забайкальской жел. дороги является характерною особенностью устройство котлованов опоръ большей части мостовъ (длиною до 25 саж. включительно, а также и моста черезъ р. Читу длиною 75 саж.) безъ водоотлива, а въ



Мостъ черезъ р. Енисей, длиной 408 саж.; длина каждаго пролета 68 саж., высота 10,15 саж. Сооруженъ въ 1899 г.



Отправка переселенцевъ по р. Оби.

Т-во Р. Голике и А. Вильборгъ.

зимнее время помощью вымораживанія грунта, послѣ чего верхній слой грунта разрабатывался динамитомъ и удалялся. Наконецъ на Уссурійской линіи типичнымъ свойствомъ 9 желѣзныхъ мостовъ (длиною въ 12—36 саж.) представляется устройство металлическихъ свайныхъ промежуточныхъ опоръ.

Въ отношеніи верхняго строенія Сибирской жел. дор., главною особенностью послѣдней являются легкіе 18-фунтовые рельсы, уложенные на участкахъ Челябинскъ—Иркутскъ—Байкалъ и Мысовая—Срѣтенскъ. Какъ было указано выше, укладка линіи этими рельсами была предрѣшена еще въ 1887 году; если же нынѣ въ зависимости отъ выяснившихся размѣровъ движенія по линіи и оказалось необходимымъ смѣнить эти рельсы раньше нормальнаго срока ихъ износа (12 лѣтъ), то первоначальная укладка пути легкими рельсами находитъ себѣ полное оправданіе въ достигнутомъ ею сбереженіи расходовъ. Цѣлесообразность укладки 18-фунтовыхъ рельсовъ.

Ускоренную смѣну этихъ рельсовъ предполагается закончить на бывшей Средне-Сибирской линіи въ 1906 г., на Забайкальской въ 1906 г. и на бывшей Западно-Сибирской жел. дорогахъ въ 1904—1906 г.г., тогда какъ нормальный срокъ службы ихъ истекъ бы на Забайкальской линіи въ 1913 г., на Средне-Сибирской въ 1910 г. и на Западно-Сибирской въ концѣ 1906 г. Такимъ образомъ отъ преждевременной смѣны рельсовъ получается убытокъ до 8.733.800 р. на затраченный на пріобрѣтеніе рельсовъ капиталъ; однако, до сихъ поръ смѣнено уже болѣе половины легкихъ рельсовъ и большая ихъ часть пошла на развитіе станціонныхъ путей и на укладку новыхъ разъѣздовъ для усиленія пропускной способности; для той же цѣли рельсы эти пойдутъ и впредь. Около 100 верстъ 18-фунтовыхъ рельсовъ продано по 1 р. за пудъ. Если же принять въ соображеніе, что при сооруженіи Сибирской желѣзной дороги было невозможно произвести заказъ рельсовъ въ среднемъ дешевле 1 р. 59 к. за пудъ, и что нынѣ эти рельсы обходятся приблизительно по цѣнѣ 1 р. 30 к. за пудъ, то окажется, что убытокъ отъ преждевременной сплошной смѣны является совершенно ничтожнымъ, если не вовсе сглаживается. Послѣднее обстоятельство станетъ еще болѣе очевиднымъ, если принять во вниманіе, что при

укладкѣ на однѣхъ лишь Западно - и Средне-Сибирской линіяхъ тяжелыхъ 24-фунтовыхъ рельсовъ въ началѣ постройки пришлось бы переплатить 5.278.000 р. Кромѣ того, нельзя упускать изъ виду, что главнымъ недостаткомъ смѣняемыхъ рельсовъ является не столько легкость ихъ, сколько неудовлетворительное качество рельсоваго металла (мягкость) и, что при укладкѣ, при сооруженіи Сибирской желѣзной дороги, даже болѣе тяжелыхъ рельсовъ безъ предъявленія къ поставляющимъ ихъ русскимъ заводамъ болѣе строгихъ требованій пріемки, установленныхъ (безъ испытанія рельсовъ на ударъ при морозѣ) уже въ 1901 г. инженернымъ совѣтомъ, тяжелые рельсы неминуемо также должны были бы быть смѣнены ранѣе нормальнаго срока ихъ службы.

Общіе выводы. На основаніи всего сказаннаго о постройкѣ Сибирскаго пути и дополнительныхъ къ ней работахъ нельзя, повидимому, не придти къ тому заключенію, что строителями магистрали были приняты всѣ зависящія отъ нихъ мѣры къ тому, чтобы выполнить возложенную на нихъ Высочайшею волею задачу,—построить Сибирскую жел. дор. по возможности быстро, безусловно прочно и избѣгая производства такихъ работъ, которыя не вызывались необходимостью и могли бы въ той или другой степени возвысить строительную стоимость пути.

Если же послѣдняя и превысила собою въ довольно значительной степени и предположенія первоначальныхъ расцѣночныхъ вѣдомостей, то трудами коммисіи К. Я. Михайловскаго нынѣ вполнѣ выяснено, что *основныя причины перерасходовъ*, сопровождавшихъ постройку отдѣльныхъ участковъ магистрали (кромѣ Западно-Сибирскаго, на которомъ получилось сбереженіе свыше 1 мил. р.), заключались въ *недостаточности первоначально отпущенныхъ* на постройку *средствъ*, зависѣвшей во-первыхъ отъ того, что дѣйствительная стоимость работъ, впервые производившихся въ Сибири, при краткосрочности изысканій, могла постепенно выясняться лишь во время производства работъ, и во-вторыхъ отъ того, что во время постройки цѣны на строительные матеріалы и рабочую силу не переставали повышаться, вслѣдствіе значительнаго спроса на послѣдніе, а также и по причинѣ стихійныхъ

бѣдствій, совпадшихъ, по времени, съ сооруженіемъ магистрали; что же касается до непроизводительныхъ расходовъ, допущенныхъ при постройкѣ магистрали, то общая сумма ихъ не превышаетъ $1\frac{1}{2}$ мил. руб., или $\frac{1}{2}\%$ всей строительной стоимости линіи. При оцѣнкѣ этой, сравнительно весьма незначительной по своей величинѣ, цифры, нельзя упускать изъ виду воззрѣнія, неоднократно высказаннаго въ коммисіи К. Я. Михайловскаго, при изслѣдованіи перерасходовъ по постройкѣ магистрали, что ошибки, сдѣланныя строителями отдѣльныхъ участковъ магистрали, представляются вполнѣ извинительными, какъ въ виду спѣшности, съ которою велась постройка, такъ и при весьма неблагопріятныхъ условіяхъ производства работъ. Въ согласіи съ такимъ взглядомъ, особое совѣщаніе гр. Д. М. Сольскаго въ 1901 г. высказало, съ своей стороны, что убытки, вызванные ошибками и другими нехозяйственными дѣйствіями строителей, объясняются трудностью дѣла постройки рельсовой линіи въ отдаленномъ, малоизслѣдованномъ и малонаселенномъ краѣ. Къ этому заключенію присоединился и Комитетъ Сибирской желѣзной дороги [1]).

Въ дополненіе ко всему изложенному о постройкѣ Сибирской жел. дороги слѣдуетъ еще прибавить, что осуществленіе этого предпріятія, при столь грандіозныхъ размѣрахъ его, дало правительству весьма удобный случай для обсужденія правилъ, примѣняющихся при казенномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ, съ точки зрѣнія ихъ согласованности съ дѣйствительно выяснившимися потребностями послѣдняго. Въ этихъ видахъ Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги было поручено вышеупомянутой коммисіи К. Я. Михайловскаго—изучившей причины бывшихъ при сооруженіи магистрали перерасходовъ,—выяснить главнѣйшіе недостатки въ дѣйствующихъ порядкахъ желѣзнодорожнаго строительства, обнаружившіеся при постройкѣ Сибирскаго рельсоваго пути, съ цѣлью выясненія мѣръ къ возможному усовершенствованію этихъ порядковъ [2]).

Руководствуясь такимъ указаніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, коммисія К. Я. Михайловскаго въ настоящее время

1) Журналъ засѣданія Комитета Сибирской желѣзной дороги отъ 27 іюня 1901 г.

2) Выс. утв., 19 декабря 1899 г. и 9 іюля 1901 г., положенія Комитета Сибирской жел. дор.

уже приступила къ составленію своего отчета, который будетъ посвященъ разсмотрѣнію вопросовъ о порядкѣ производства изысканій и составленія на ихъ основаніи расцѣночныхъ вѣдомостей для постройки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, о примѣненіи къ таковымъ постройкамъ положенія о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ, о правилахъ контрольнаго надзора за сооруженіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и о порядкахъ веденія счетоводства и отчетности при постройкѣ названныхъ дорогъ. По окончаніи занятій коммисіи, заключенія ея будутъ представлены на обсужденіе особаго совѣщанія гр. Д. М. Сольскаго и безспорно дадутъ ключъ къ разрѣшенію нѣкоторыхъ назрѣвшихъ нынѣ важныхъ вопросовъ въ области казеннаго желѣзнодорожнаго строительства.

Постройка Китайской Восточной ж. д.

Въ составъ непрерывной Сибирской магистрали входитъ нынѣ и Китайская Восточная жел. дорога, соединяющая Забайкальскую область съ главнымъ русскимъ портомъ на Тихомъ океанѣ—Владивостокомъ и съ переданнымъ въ 1898 г. въ арендное пользованіе Россіи Квантунскимъ полуостровомъ.

Какъ было указано выше, концессія на постройку и эксплоатацію линіи, соединяющей черезъ Манчжурію Забайкальскую и Уссурійскую жел. дороги, была дарована Китайскимъ правительствомъ въ августѣ 1896 г. Русско-Китайскому банку. Въ силу этой концессіи, названный банкъ явился учредителемъ «Общества Китайской Восточной желѣзной дороги», уставъ котораго удостоился Высочайшаго утвержденія 4 декабря 1896 г.

Въ виду общегосударственнаго значенія Китайской Восточной жел. дороги, какъ звена великаго Сибирскаго пути, постройка и эксплоатація этой дороги, порученная частному обществу, согласно уставу послѣдняго, производится подъ высшимъ надзоромъ и руководствомъ русскаго правительства, въ лицѣ министерства финансовъ, принявшаго на себя гарантію капиталовъ общества.

Непосредственное завѣдываніе дѣлами общества поручено правленію, предсѣдатель котораго назначается китайскимъ правительствомъ, а члены избираются акціонерами. Капиталъ общества составленъ посредствомъ выпуска акцій и облигацій. Акціонерный

капиталъ опредѣляется въ 5 мил. р. и раздѣляется на 1000 негарантированныхъ акцій, по 5000 р. каждая; облигаціи же, которымъ дарована правительственная гарантія дохода и погашенія, выпускаются, по мѣрѣ надобности, каждый разъ съ разрѣшенія министра финансовъ, причемъ русское правительство сохраняетъ право оставлять за собою облигаціонный заемъ по цѣнѣ, которая будетъ согласована между обществомъ и Русско-Китайскимъ банкомъ, и выплатить обществу условленныя суммы наличными деньгами. Общая сумма облигаціоннаго капитала должна опредѣлиться по соображенію со строительною стоимостью, которая исчисляется по расцѣночнымъ вѣдомостямъ на основаніи изысканій. Обществу предоставлено право эксплоатировать дорогу въ теченіе 80 лѣтъ со времени открытія движенія по линіи; по минованіи этого срока, дорога переходитъ безплатно къ китайскому правительству, которое имѣетъ также право выкупить дорогу по истеченіи 36 лѣтъ со времени открытія на ней движенія.

Для сооруженія линіи, обществу предоставленъ шестилѣтній срокъ, со времени окончательнаго выбора направленія линіи. Общество приняло на себя передъ русскимъ правительствомъ обязательство перевозить безъ замедленій всѣ поѣзда прямого сообщенія (какъ пассажирскіе, такъ и товарные) между Забайкальскою и Уссурійскою линіями, а равно устроить и содержать на всемъ протяженіи линіи телеграфъ, соединенный съ телеграфомъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Съ другой стороны, въ теченіе всего 80-ти лѣтняго срока концессіи, общество пользуется предоставленнымъ ему китайскимъ правительствомъ правомъ перевоза багажа пассажировъ и товаровъ въ транзитномъ сообщеніи безъ уплаты китайскихъ таможенныхъ пошлинъ и внутреннихъ китайскихъ сборовъ и налоговъ; не подлежатъ такимъ сборамъ и тарифы на перевозку пассажировъ и грузовъ и на телеграфъ. Сношенія общества съ китайскимъ правительствомъ и мѣстными властями производятся черезъ предсѣдателя общества, ближайшее же завѣдываніе дѣлами поручено товарищу предсѣдателя, который избирается акціонерами и утверждается въ своей должности министромъ финансовъ.

Непосредственное управленіе техническою частью по проектированію и исполненію работъ для сооруженія желѣзной дороги ввѣряется правленіемъ общества главному инженеру, который отвѣтственъ передъ обществомъ и правленіемъ за прочность, правильность и цѣлесообразность всѣхъ работъ по сооруженію линіи.

Постановленія общества о назначеніи и увольненіи главнаго инженера, а равно и управляющаго эксплоатаціей линіи и инженеровъ-начальниковъ отдѣльныхъ службъ, должны быть представляемы на одобреніе министра финансовъ. Утвержденію послѣдняго, кромѣ того, подлежатъ вопросы о направленіи линіи, о техническихъ условіяхъ ея постройки и о тѣхъ техническихъ проектахъ и смѣтахъ на желѣзнодорожныя сооруженія, утвержденіе коихъ не предоставлено главному инженеру (расцѣночныя вѣдомости на сооруженіе линіи и смѣты по ея эксплоатаціи).

Предсѣдателемъ правленія общества въ 1897 г. Китайскимъ императоромъ былъ назначенъ бывшій китайскій посланникъ при С.-Петербургскомъ и Берлинскомъ дворахъ сановникъ Сюй-цзиньченъ; должность товарища предсѣдателя занялъ инженеръ С. К. Кербедзъ, а главнаго инженера—Г. Юговичъ.

При утвержденіи устава общества Китайской Восточной желѣзной дороги предполагалось, что общество построитъ линію только отъ границы Забайкалья, до границы Приморской области, но уже въ 1898 г. обществу было передано сооруженіе вѣтви отъ Китайской границы къ Уссурійской желѣзной дорогѣ; съ передачей же весною 1898 г. въ арендное пользованіе Россіи Квантунскаго полуострова съ портами Да-лянь-ванемъ (Дальнимъ) и Портъ-Артуромъ, китайское правительство выразило согласіе распространить дарованную имъ концессію на сооруженіе и эксплоатацію Манчжурской дороги также и на соединительную вѣтвь отъ одной изъ станцій этой дороги до вышеуказанныхъ портовъ Квантунскаго полуострова.

Постройка этой вѣтви, получившей названіе Южно-Манчжурской, была передана обществу Китайской Восточной жел. дороги на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и сооруженіе главной линіи; это дополненіе къ уставу общества удостоилось Высочайшаго утвержденія 5 февраля 1899 года.

Въ началѣ апрѣля 1897 г. главный инженеръ по постройкѣ Китайской Восточной линіи Юговичъ отправился на Дальній Востокъ, и по прибытіи его въ Манчжурію было немедленно приступлено къ изслѣдованіямъ мѣстности и съемкамъ ея съ опредѣленіемъ астрономическимъ путемъ положенія различныхъ пунктовъ; вслѣдъ затѣмъ были произведены изысканія направленія линіи, а 16 августа 1897 г. были уже открыты близъ ст. Полтавской, расположенной вблизи границы Южно-Уссурійскаго края, земляныя работы по сооруженію пути.

Первоначальное направленіе дороги, на основаніи рекогносцировки, произведенной еще въ 1896 г. чинами министерства путей сообщенія, было проектировано отъ ст. Ононъ Забайкальской линіи на г.г. Хайларъ, Цицикаръ, Хулань-чэнъ (Харбинъ), Нингуту и далѣе до ст. Никольскъ, Уссурійской желѣзной дороги; при выборѣ этого направленія, министерство путей сообщенія руководилось, главнымъ образомъ, желаніемъ найти кратчайшую линію между Забайкальскою желѣзною дорогою и Владивостокомъ.

Съ своей стороны правленіе общества, исходя изъ того предположенія, что рано или поздно Китайская Восточная жел. дорога будетъ соединена вѣтвью съ однимъ изъ незамерзающихъ портовъ Желтаго моря, признавало желательнымъ при своихъ изысканіяхъ имѣть въ виду, чтобы направленіе желѣзной дороги было по возможности кратчайшимъ, не только для Владивостока, но и для вѣтви къ указанному порту на Желтомъ морѣ. Въ этихъ видахъ въ 1897—1899 г.г. были произведены изысканія по двумъ направленіямъ—сѣверному на Цицикаръ и южному—на г.г. Бодунэ и Нингуту.

Изысканія эти показали, однако, что проведеніе дороги по южному направленію, независимо отъ удлиненія ея, представляетъ громадныя техническія трудности, что въ свою очередь не только вызвало бы большія денежныя затраты, но и потребовало бы болѣе продолжительнаго срока постройки. Вслѣдствіе этого, подробная разработка линіи была сосредоточена на одномъ лишь сѣверномъ ея варіантѣ.

По окончательно принятому, такимъ образомъ, направленію, главная линія Китайской Восточной жел. дороги имѣетъ 1422 вер-

сты длины. Начинаясь у станцiи «Манчжурiя» Кайдаловской вѣтви на границѣ Китая линiя идетъ къ юго-востоку, проходитъ по безводной мѣстности и въ 10 верстахъ сѣвернѣе оз. Далайноръ (Кулунъ) пересѣкаетъ р. Мутный Протокъ. На 71-й вер. линiя подымается на песчаное безводное плоскогорье, по которому идетъ до р. Эмминъ-голъ, пересѣкая ее на 197 вер. близъ г. Хайлара. Къ востоку отъ г. Хайлара линiя слѣдуетъ долиной рѣки того же названiя и ея притоковъ, и проходя въ скалистыхъ выемкахъ отроги хребта Большаго Хингана, постепенно подымается и на 367—370 вер. переходитъ черезъ наиболѣе высокiй восточный отрогъ Хингана, пересѣкая его тоннелемъ длиною въ 1,450 саж., на высотѣ около 3,500 фут. надъ уровнемъ моря. Къ востоку отъ Хингана линiя вступаетъ въ долину р. Яла, притока р. Нонни, и все время слѣдуетъ вдоль этой рѣки. На 515 вер. долина сильно съуживается, образуя на протяженiи 7 вер. скалистыя щеки, подъ названiемъ Нинъ-цзашанъ; по выходѣ изъ этихъ щекъ линiя удаляется отъ р. Яла, вступаетъ въ бассейнъ р. Хуръ-Хура и на 631 вер. пересѣкаетъ р. Нонни въ 15 вер. южнѣе Цицикара. Къ востоку отъ Нонни линiя сначала захватываетъ болотистую и покрытую озеромъ равнину, шириною около 50 вер., а на дальнѣйшемъ протяженiи до р. Сунгари идетъ по ровному и безводному водораздѣлу р.р. Нонни и Сунгари. Пересѣкая затѣмъ р. Сунгари на 891 вер., линiя проходитъ нѣсколько южнѣе р. Хулань-чэна и, направляясь къ юго-востоку по лѣсистой мѣстности горнаго характера, переходитъ р. Мудань-цзянь (на 1230-й верстѣ), въ 20 вер. сѣвернѣе г. Нингуты; слѣдуя, далѣе, по долинамъ попутныхъ рѣчекъ, линiя переваливаетъ черезъ хребетъ Чжанъ-линь и Лао-линь и переходя государственную границу Приморской области близъ мѣстности, называемой «Разсыпная падь», вступаетъ въ предѣлы Россiи и оканчивается у ст. Гродеково Никольской вѣтви.

Мѣстность, прилегающая къ главной линiи Китайской Восточной желѣзной дороги, весьма мало заселена, за исключенiемъ двухъ узкихъ полосъ по берегамъ р.р. Нонни и Сунгари, шириною около 100 верстъ каждая. На протяженiи линiи расположены только 5 городовъ—Хайларъ, Цицикаръ, Хулань-чэнъ Ажехе и Нин-

гута—которые представляютъ собою административные центры и не имѣютъ, пока еще, большаго торговаго значенія.

Южно-Манчжурская вѣтвь, имѣющая 922 версты длины, отдѣляется у ст. Харбинъ отъ главной линіи близъ пересѣченія послѣднею р. Сунгари и сохраняетъ на всемъ своемъ протяженіи до Портъ-Артура однообразное направленіе на юго-западъ. До втораго пересѣченія р. Сунгари (на 121-й верстѣ) линія идетъ по почти ровному мѣсту, а затѣмъ постепенно поднимается на водораздѣлъ между бассейнами р.р. Сунгари и Ляо-хэ. При этомъ линія проходитъ близъ городовъ Куань-тень-цзы (228 вер.) и Чанъ-туфу (328 вер.) и направляется къ гор. Телину, расположенному у р. Ляо-хэ (414-ая вер.), далѣе линія идетъ на г. Мукденъ (506-я вер.), обходя его съ западной стороны и затѣмъ слѣдуетъ на г.г. Ляо-янъ-чжоу (669-я вер.) и Хайчэнъ (726-я вер.), обходя съ восточной стороны гор. Нью-чжуанъ. Отъ Хай-чэна линія направляется по Ляодунскому полуострову на Портъ-Артуръ, при чемъ съ желѣзною дорогою соединены отдѣльными вѣтвями порты Инкоу и Дальній. Вся мѣстность въ раіонѣ линіи къ югу отъ р. Сунгари густо заселена. Вблизи линіи расположены 14 городовъ, являющихся торговыми и промышленными центрами, и много селеній и отдѣльныхъ фанзъ; почти вся равнина раздѣлана подъ поля. Нѣсколько болѣе пустынна только мѣстность по срединѣ Ляодунскаго полуострова.

Техническія условія, принятыя при сооруженіи Китайской Восточной желѣзной дороги, были сообразованы съ новыми требованіями, введенными для Сибирской магистрали совѣщаніемъ гр. Д. М. Сольскаго. На горныхъ участкахъ линіи былъ допущенъ предѣльный уклонъ полотна лишь въ 0,015 саж. на прямой, съ соотвѣтствующимъ уменьшеніемъ на кривыхъ; кривыя же допущены радіусомъ въ 200 саж. и только въ исключительныхъ по пересѣченности мѣстности пунктахъ—въ 120 саж.; на равнинныхъ участкахъ предѣльные уклоны допущены въ 0,008 саж. и 0,006 саж., ширина землянаго полотна была принята въ 2,60 саж., толщина балластнаго слоя—не менѣе 0,22 саж. Рельсы на всемъ протяженіи уложены тяжелые, вѣсомъ 24 фунтовъ на пог. футъ.

Мосты на линіи устраиваются желѣзные или каменные, и лишь на первое время допущены деревянные, причемъ на кривыхъ и уклонахъ могутъ быть помѣщены мосты лишь съ пролетами не болѣе 10 саж.

Сооруженіе Китайской Восточной желѣзной дороги, въ виду совершенно особыхъ условій его, производилось по выработанному товарищемъ предсѣдателя правленія общества названной дороги С. И. Кербедзомъ и одобренному министромъ финансовъ плану, который значительно отличался отъ принятаго въ русскомъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Планъ этотъ состоялъ въ томъ, чтобы прежде всего и возможно скорѣе уложить рельсовый путь, обходясь, насколько позволяетъ рельефъ мѣстности, даже безъ земляныхъ работъ, огибая препятствія такими крутыми уклонами, какіе только допускала сила тяги наличныхъ паровозовъ, и устраивая временные мосты, временныя водоснабженія и другія приспособленія. Такимъ временнымъ путемъ пользовались затѣмъ для подвоза строительныхъ матеріаловъ и для привоза рабочихъ китайцевъ, прибывавшихъ на линію изъ Чифу, Тянь-Тзина и другихъ еще болѣе южныхъ пунктовъ Китая. По мѣрѣ хода земляныхъ работъ и постройки искусственныхъ сооруженій временный путь послѣдовательно переводился на постоянное полотно и приводился къ проектному виду. Укладка пути была начата изъ пунктовъ, обезпеченныхъ удобною и наиболѣе дешевою подвозкою необходимыхъ матеріаловъ; такими пунктами для главной линіи были ст. Никольскъ-Уссурійскій (откуда идетъ вѣтвь къ китайской границѣ) и пересѣченіе линіей р. Сунгари; отъ Никольска укладка велась къ западу, отъ послѣдняго же пункта къ западу и востоку. На Южно-Манчжурской вѣтви укладка пути производилась отъ Портъ-Артура къ сѣверу, отъ порта Инкоу—къ югу и сѣверу и отъ Харбина—къ югу.

Работы по сооруженію линіи, начатыя еще въ 1897 году, велись, за очень рѣдкими исключеніями, хозяйственнымъ способомъ, причемъ мѣстныхъ рабочихъ китайцевъ приходилось учить совершенно незнакомымъ имъ прежде пріемамъ и родамъ работъ и вести весьма сложное хозяйство для разработки и

доставки матеріаловъ. Съ самаго начала своей дѣятельности по сооруженію Китайской Восточной желѣзной дороги, общество названной дороги встрѣтилось съ весьма серьезными затрудненіями, къ которымъ относились: пустынность и неизслѣдованность края въ связи съ его малокультурностью, отсутствіе переводчиковъ, произволъ мѣстныхъ китайскихъ властей, наводнявшія страну бродячія шайки разбойниковъ-хунхузовъ, ощущавшійся въ первые годы постройки недостатокъ въ опытныхъ служащихъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ и климатическія условія края были далеко неблагопріятны постройкѣ: ежегодные, исключительные по силѣ и продолжительности ливни затопляли громадныя пространства и размывали земляныя работы по устройству желѣзнодорожнаго полотна. Работы осложнялись и тѣмъ, что обществу пришлось одновременно съ постройкой линіи устроить собственное пароходство по р.р. Сунгари и Нонни для подвозки строительныхъ матеріаловъ къ мѣсту работъ и организовать особую стражу для охраны безопасности агентовъ и имущества дороги, а также полицейскую и судебную часть.

Кромѣ указанныхъ трудностей, вызывавшихся мѣстными условіями, обществу приходилось считаться также съ чрезвычайными бѣдствіями. Лѣтомъ 1899 г. на югѣ Манчжуріи (въ пор. Инкоу) вспыхнула чумная эпидемія, борьба съ которою значительно усложняла главнѣйшую задачу общества—скорѣйшее окончаніе постройки линіи. Особенно же неблагопріятно отразились на ходѣ строительныхъ работъ волненія, имѣвшія мѣсто въ Манчжуріи лѣтомъ 1900 года. Около двухъ третей всего протяженія желѣзнодорожной линіи были захвачены китайцами-мятежниками и подверглись полному разгрому; изъ уложенныхъ до начала безпорядковъ 1.300 верстъ уцѣлѣло лишь около 400 верстъ. Полотно во многихъ мѣстахъ было сплошь разрыто, многія искусственныя сооруженія, почти всѣ станціонныя постройки и жилыя помѣщенія сожжены и уничтожены, склады всякихъ матеріаловъ совершенно расхищены, значительная часть подвижнаго состава разнесена по частямъ и погибла безвозвратно, сохранившаяся же часть въ большинствѣ случаевъ потребовала крупнаго ремонта; на большомъ протяженіи также уничтоженъ и попорченъ желѣзнодорожный телеграфъ.

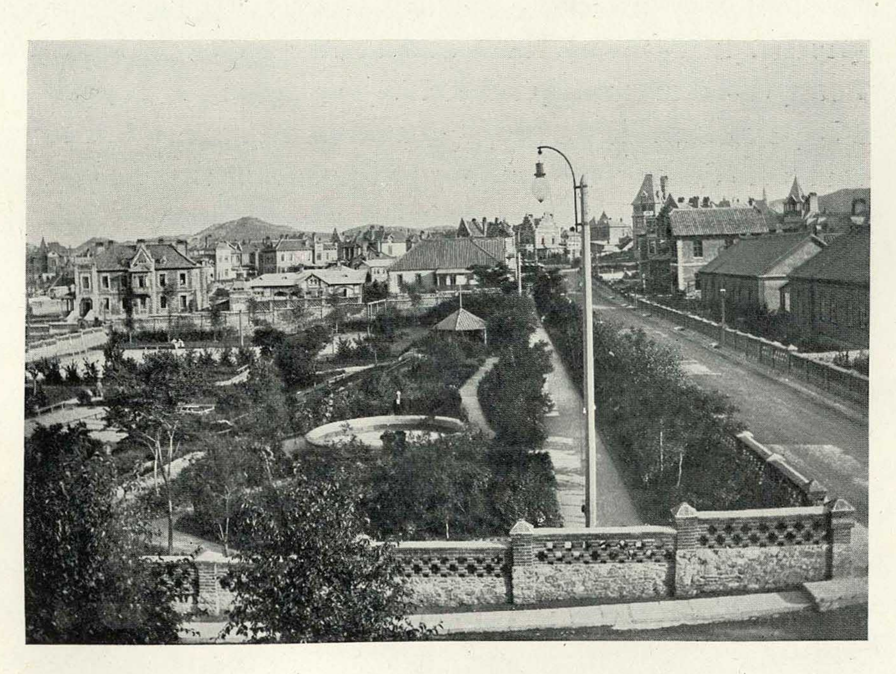
Послѣ прекращенія волненій общество приняло энергичныя мѣры къ исправленію разрушеній, сдѣланныхъ мятежниками; работы шли такъ успѣшно, что несмотря на трудность въ пріисканіи рабочихъ-китайцевъ вслѣдствіе бѣгства населенія и разоренія страны, а также и на холерную эпидемію, вспыхнувшую лѣтомъ 1901 г. и отнявшую до двухъ мѣсяцевъ лучшаго рабочаго времени, укладка пути 21 октября 1901 г. была окончена на всемъ протяженіи главной линіи и Южно-Манчжурской вѣтви, и началась временная эксплоатація ея.

Окончаніе всѣхъ работъ на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ ожидается въ концѣ 1903 г., хотя уже съ февраля настоящаго года производится правильное пассажирское движеніе на всей линіи.

При гористомъ характерѣ значительной части раіона, пересѣкаемаго Китайскою Восточною желѣзною дорогою, для сооруженія ея встрѣтилось немало трудностей въ техническомъ отношеніи; такъ были прорыты 8 тоннелей, въ томъ числѣ 3 большихъ—одинъ на западномъ отдѣленіи дороги, черезъ хребетъ Большой Хинганъ, протяженіемъ около 3 вер. (1,450 саж.) и два на восточномъ отдѣленіи дороги—въ 195 и 75 саж. Устройство этихъ тоннелей закончено, за исключеніемъ перваго (черезъ Хинганскій хребетъ), который будетъ завершенъ къ 1904 году; до окончанія пробивки этого тоннеля, желѣзнодорожное сообщеніе производится по уложенному на протяженіи 18 верстъ временному обходному пути, съ болѣе крутыми уклонами, чѣмъ допускаемые на постоянной линіи, и съ тремя заѣздами-тупиками. Изъ числа мостовъ, построенныхъ на многочисленныхъ рѣкахъ, пересѣкаемыхъ дорогою, 14 имѣютъ отверстіе болѣе 100 саж., наиболѣе же крупными представляются 2 моста черезъ р. Сунгари, длиною въ 445 и 345 саж. и мостъ—черезъ р. Нонни—въ 305 саж. Первый мостъ черезъ Сунгари занимаетъ по своей длинѣ одно изъ первыхъ мѣстъ въ русскомъ мостовомъ строительствѣ. Изъ другихъ мостовъ обращаютъ на себя вниманіе каменные арочные мосты, нашедшіе большое примѣненіе на линіи и отличающіеся особою прочностью. Строительная стоимость Китайской Восточной желѣзной дороги (съ Южно-Манчжурской вѣтвью) составляетъ со включеніемъ расходовъ на изысканія, на пріобрѣтеніе подвижнаго состава и



Арочный каменный мостъ, длиной 20 саж., черезъ р. Кинчжоо на Китайской Восточной жел. дор.



Дальнiй.

Т-во Голике и Вильборгъ.

образованіе оборотнаго капитала—235.550.980 р., съ прибавленіемъ же расхода на уплату % и погашенія по облигаціямъ общества указанная сумма увеличится до 253.444.580 р., что составитъ на версту дороги 106.623 р. По сравненію съ поверстной стоимостью наиболѣе подходящей по условіямъ постройки къ Китайской Восточной жел. дор. вѣтви отъ Забайкальской линіи къ китайской границѣ (97.421 р.) поверстная стоимость первой оказывается высшей на 9.200 р. и это объясняется какъ стоимостью сооруженія тоннелей, падающей расходомъ около 2.000 р. на версту линіи, такъ и относительно бо̀льшимъ количествомъ работъ на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ.

Работы по постройкѣ Китайской Восточной линіи были въ 1902 г. подробно осмотрѣны министромъ финансовъ при его поѣздкѣ на Дальній Востокъ. При ознакомленіи съ ходомъ работъ, С. Ю. Витте было замѣчено, что вслѣдствіе сложности работъ, происшедшихъ въ 1900 г. на линіи безпорядковъ и эпидемій, а также и трудности привлечь въ далекій и малоизвѣстный край надежныхъ второстепенныхъ агентовъ—администрація не всегда могла соблюдать формальную сторону дѣла (т. е. правильное веденіе отчетности). Заявляя при этомъ, что «вѣроятно нѣкоторые второстепенные агенты пользовались смутными обстоятельствами для наживы», министръ финансовъ свидѣтельствуетъ однако, что «эти злоупотребленія ничтожны по суммѣ, сравнительно съ тѣми сбереженіями, которыя были достигнуты благодаря бдительности и разумному отношенію къ работамъ инженеровъ-руководителей. Общее заключеніе, къ которому пришелъ С. Ю. Витте послѣ своей поѣздки въ Манчжурію, сводится къ тому, что «постройка Китайской Восточной желѣзной дороги велась хорошо и что дорога эта, по окончаніи ея, представитъ прекрасное сооруженіе, дѣлающее честь русскому желѣзнодорожному строительству».

Постройка Китайской Восточной линіи связана для общества этой желѣзной дороги съ нѣкоторыми дополнительными расходами и работами, вызванными особыми условіями, въ которыхъ осуществлялось предпріятіе. Сюда относится прежде всего исправленіе поврежденій линіи во время волненій 1900 г., оцѣненныхъ въ суммѣ 70 милл. руб., которые отнесены на счетъ военнаго вознагражде-

нія, причитающагося Россіи со стороны Китая; далѣе, на обязанности общества лежитъ содержаніе охранной стражи Китайской Восточной желѣзной дороги.

Вмѣстѣ съ тѣмъ общество, по причинѣ совершенно пустыннаго характера значительной части прорѣзываемаго линіей раіона вынуждено было приступить къ сооруженію на главнѣйшихъ станціяхъ линіи зданій, представляющихъ существенное значеніе какъ для пассажировъ, такъ и для служащихъ, какъ то: гостиницъ, церквей и школъ. Наибольшее число такихъ зданій сосредоточено въ 3-хъ поселкахъ, возникающихъ близъ мѣст. Харбинъ—расположеннаго на развѣтвленіи главной линіи и Южно-Манчжурской вѣтви—гдѣ обществомъ было отчуждено до 3,500 десятинъ земли, часть которыхъ отдается по устанавливаемымъ обществомъ цѣнамъ подъ участки для возникающихъ здѣсь русскихъ промышленныхъ заведеній.

Въ 1899 г., когда русскимъ правительствомъ было рѣшено устроить на берегу Даляньваньской бухты Печилійскаго залива городъ съ коммерческимъ портомъ, работы по сооруженію послѣднихъ были поручены обществу Китайской Восточной желѣзной дор. Работы эти ведутся нынѣ весьма энергично. Территорія будущаго города подраздѣлена на три части—административную и двѣ торговыхъ—европейскую и китайскую; административный городокъ въ настоящее время уже отстроенъ; кромѣ домовъ для администраціи и служащихъ въ портѣ здѣсь имѣются церковь, школа, гостиница, больница и пр.

Для потребностей коммерческаго порта въ первую очередь работъ углубляется часть бухты общею площадью въ 430.000 кв. саж. и устраивается рядъ моловъ, шириною въ 50 саж. каждый, съ которыхъ можно будетъ одновременно грузиться до 8 океанскимъ и 12 каботажнымъ судамъ; окончаніе портовыхъ работъ ожидается къ 1904 году. Общая стоимость работъ первой очереди по сооруженію города и порта въ Дальнемъ исчисляется въ суммѣ 18.850.000 р.

Наконецъ, обществу Китайской Восточной жел. дор. въ 1898 г. было поручено устройство собственнаго морскаго пароходства въ водахъ Тихаго океана, которое, съ одной стороны, удовлетворяло

бы усиленной потребности въ срочномъ морскомъ сообщенiи на далекихъ восточныхъ окраинахъ Россiи, а съ другой—служило какъ-бы продолженiемъ великаго Сибирскаго пути для тѣхъ пассажировъ и грузовъ, которые будутъ направляться по этому пути въ порта Китая, Японiи, Кореи и обратно. Въ настоящее время морское пароходство общества владѣетъ 19 судами и поддерживаетъ срочныя сообщенiя по линiямъ Владивостокъ—Квантунская область, Шанхай—Владивостокъ, Шанхай—Портъ-Артуръ, Владивостокъ—порты Охотскаго моря и Берингова пролива; кромѣ того установлены прямые срочные рейсы изъ Дальняго въ Шанхай и Японiю.

Совокупность выполняемыхъ обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги работъ, изложенныхъ выше въ главныхъ ихъ чертахъ, является весьма существеннымъ по своему значенiю дополненiемъ къ завершаемой нынѣ подъ руководствомъ Комитета Сибирской желѣзной дороги постройкѣ Сибирской магистрали. Сооруженiе великаго Сибирскаго пути представляетъ, независимо отъ его грандiозныхъ размѣровъ и выдающейся быстроты постройки, еще и ту характерную, выгодно отличающую его отъ подобныхъ же мiровыхъ сооруженiй, особенность, что дѣло это, благодаря мудрой политикѣ его Основателя, неуклонно продолжаемой благополучно царствующимъ Императоромъ Николаемъ Александровичемъ, поставлено въ тѣсную связь съ цѣлымъ рядомъ вспомогательныхъ предпрiятiй по экономическому и культурному развитiю сибирскаго края. Описанiю этихъ предпрiятiй посвящается слѣдующая III глава настоящаго очерка.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Вспомогательныя предпріятія, связанныя съ сооруженіемъ Сибирской желѣзной дороги.

Общая организація вспомогательныхъ предпріятій.

Согласно Августѣйшей волѣ въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III, выраженной въ 1893 г. въ рескриптѣ на Имя Наслѣдника Престола, Комитету Сибирской желѣзной дороги, совмѣстно съ руководствомъ постройкою этой дороги, было поручено и принятіе мѣръ къ *заселенію* и *промышленному развитію Сибири*. Для облегченія такой задачи Комитету, въ одномъ изъ первыхъ его засѣданій было признано необходимымъ учредить особую подготовительную при Комитетѣ коммисію, на которую было возложено предварительное, до внесенія въ Комитетъ, разсмотрѣніе всѣхъ предположеній отдѣльныхъ вѣдомствъ по вспомогательнымъ предпріятіямъ, а также и составленіе смѣтъ потребныхъ въ каждомъ отдѣльномъ году расходовъ изъ фонда названныхъ предпріятій. Размѣръ этого фонда, установленный, при учрежденіи Комитета Сибирской желѣзной дороги, въ 14 мил. р., былъ въ 1897 г. увеличенъ еще на 7,9 мил. р., въ 1901 г.—на 5.264.600 р. и въ 1902 г. на 3.418.740 р.

Предпріятія эти распредѣляются на двѣ основныя категоріи: 1) мѣропріятія, относящіяся къ заселенію Сибири и 2) мѣры, направленныя къ общему экономическому оживленію этого края.

Вспомогательныя предпріятія, относящіяся къ заселенію Сибири.

Колонизація Сибири до образованія Комитета Сибирской ж. д.

Начавшаяся вслѣдъ за присоединеніемъ Сибири къ русскимъ владѣніямъ колонизація этой страны засельщиками изъ Европейской Россіи осуществлялась двумя способами, а именно путемъ принудительной ссылки въ Сибирь преступниковъ и добровольнаго перехода въ эту страну выходцевъ изъ сравнительно густонаселенныхъ раіоновъ Россіи. Ссылка въ Сибирь, при пустынности этой страны, сохраняла свое колонизаціонное значеніе до начала XIX-го вѣка, когда она пріобрѣтаетъ характеръ исключительно карательной мѣры; въ 1899 же году, по высокому почину Государя Императора, сибирская ссылка была вовсе отмѣнена.

Что же касается до заселенія Сибири добровольными колонизаторами, продолжающагося непрерывно и понынѣ и имѣющаго въ своей основѣ стремленіе населенія къ болѣе правильному и равномѣрному распредѣленію по государственной территоріи, то правительство въ XIX столѣтіи неоднократно проявляло стремленіе упорядочить эту колонизацію путемъ возможнаго совмѣщенія выгодъ заселяемаго края съ интересами самихъ колонизаторовъ. Такъ, еще въ 1821 г. сибирскій генералъ-губернаторъ Сперанскій указывалъ въ запискѣ, представленной въ бывшій Сибирскій Комитетъ, на двоякую пользу для государства отъ добровольныхъ переселеній крестьянъ въ Сибирь, заключающуюся какъ въ возможности «заселять этотъ пустынный и малолюдный край», такъ и въ доставленіи крестьянамъ, «обитающимъ въ губерніяхъ, скудныхъ землями, потребнаго изобилія».

Вслѣдствіе этого представленія Сперанскаго въ 1822 году послѣдовалъ Именной указъ Императора Александра I о разрѣшеніи казеннымъ крестьянамъ всѣхъ губерній переселяться въ Сибирь. Въ 40-хъ и 50-хъ годахъ министромъ государственныхъ имуществъ графомъ Киселевымъ была придана такимъ переселеніямъ весьма стройная для того времени организація, путемъ ежегоднаго вызова желающихъ изъ числа государственныхъ крестьянъ переходить въ Сибирь и оказанія такимъ переселенцамъ

пособій и льготъ. Этимъ путемъ, однако, было переселено лишь около 60 тысячъ душъ.

Представленіе же о желательности содѣйствовать процессу естественнаго разселенія народа по всей территоріи Россіи до послѣдняго двадцатилѣтія XIX вѣка не успѣло еще вполнѣ проникнуть въ сознаніе законодательныхъ сферъ. Доказательствомъ этого служитъ характеризующее 60-е и 70-е годы отрицательное отношеніе законодательства къ вопросу о крестьянскихъ переселеніяхъ, въ значительной степени вызывавшееся опасеніемъ, чтобы дарованіе освобожденнымъ отъ крѣпостной зависимости крестьянамъ права переселенія на свободныя казенныя земли не привело къ развитію въ ихъ средѣ излишней «подвижности и бродяжничества» и не возбудило среди нихъ несбыточныхъ ожиданій общаго дополнительнаго надѣленія ихъ землею. По отношенію къ колонизаціи Сибири, такое воззрѣніе выразилось въ томъ, что за указанные годы былъ изданъ лишь одинъ законъ (9 Ноября 1876 года), касавшійся сибирскихъ переселенцевъ и ограничивавшійся лишь оффиціальнымъ признаніемъ совершившихся до этого времени самовольныхъ переселеній въ Тобольскую и Томскую губерніи.

Временныя правила 1881 года.

Между тѣмъ, со времени крестьянской реформы постепенно усиливалось несоотвѣтствіе между ростомъ населенія Европейской Россіи и малою измѣняемостью размѣровъ земельнаго фонда, предоставленнаго въ его пользованіе, причемъ это обстоятельство побуждало нѣкоторую часть населенія наиболѣе густо заселенныхъ губерній средней Россіи въ поискахъ за бо̀льшимъ земельнымъ просторомъ переходить въ восточныя степныя губерніи и въ западную Сибирь. Въ 1881 г. правительство признало необходимымъ придать законную форму участившимся и принявшимъ весьма безпорядочный характеръ передвиженіямъ сельскихъ обывателей; съ этою цѣлью были изданы, въ силу Высочайше утвержденнаго, 10 іюля того же года, положенія Комитета Министровъ, «временныя правила», коими предоставлялось министрамъ внутреннихъ дѣлъ и государственныхъ имуществъ, по взаимному соглашенію, разрѣшать переселеніе всѣмъ лицамъ сельскаго состоянія, «экономическое положеніе которыхъ къ тому побуждаетъ».

Вслѣдъ за изданіемъ временныхъ правилъ 1881 г., предпринята была детальная разработка общаго переселенческаго закона, результатомъ которой явились Высочайше утвержденныя, 13 Іюля 1889 г., правила о переселеніи сельскихъ обывателей и мѣщанъ на казенныя земли, замѣнившія собою временное узаконеніе 1881 г. и дѣйствующія и понынѣ. Будучи первымъ по времени закономъ общаго содержанія, признавшимъ за переселеніемъ значеніе народной потребности, которая должна быть удовлетворена, правила 1889 г. имѣли въ виду предоставить право на переселеніе всѣмъ нуждающимся въ таковомъ лицамъ указанныхъ сословій, безъ стѣсненій ихъ какими-либо формальностями при полученіи соотвѣтствующихъ разрѣшеній. Общій переселенческій законъ 1889 года.

Для водворенія переселенцевъ министру государственныхъ имуществъ предоставлено образовывать особые участки изъ казенныхъ земель въ Европейской Россіи, въ губерніяхъ Тобольской и Томской и въ областяхъ Семирѣченской и Семипалатинской [1]).

Въ видахъ облегченія положенія новоселовъ въ наиболѣе трудное для нихъ первое время по водвореніи, закономъ 1889 г. обезпечено за ними право пользоваться ссудами на продовольствіе и обсѣмененіе полей, не ожидая окончательнаго ихъ перечисленія и на тѣхъ же основаніяхъ, какія установлены для мѣстныхъ крестьянъ. Кромѣ того переселенцы освобождены отъ уплаты казенныхъ сборовъ и арендныхъ платежей за отведенныя имъ земли въ теченіе 2-хъ лѣтъ—въ Европейской Россіи и 3-хъ лѣтъ—въ Сибири и Степномъ краѣ; наконецъ, новоселамъ предоставлено еще весьма значительное облегченіе сложеніемъ съ нихъ всѣхъ числящихся за ними на родинѣ недоимокъ въ казенныхъ, земскихъ и мірскихъ сборахъ, равно какъ и выкупныхъ платежей съ невыкупленныхъ окончательно надѣловъ.

Хотя законъ 1889 г. и касался наиболѣе существенныхъ моментовъ переселенческаго дѣла, какъ то: вопроса о выходѣ пере- Положеніе переселенческаго дѣла въ 90-хъ годахъ.

---

1) Въ 1891 и 1892 г.г. дѣйствіе закона 1889 г. было распространено на Уральскую и Тургайскую области и на губерніи Енисейскую и Иркутскую, а въ 1901 г., съ немногими лишь измѣненіями, и на Пріамурскій край.

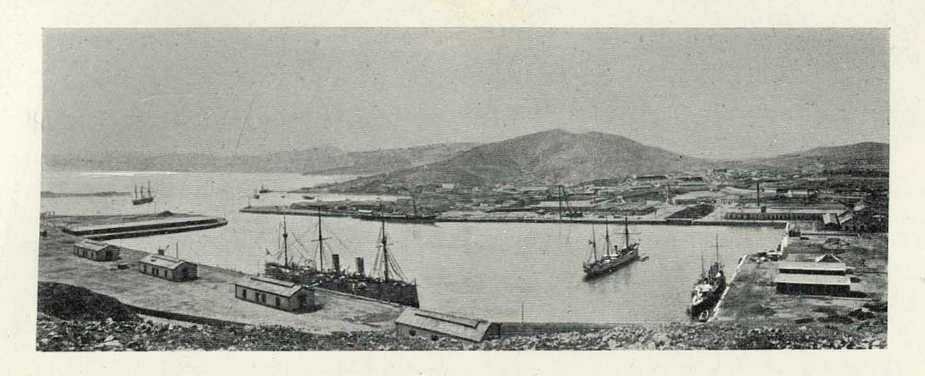
селенцевъ съ родины, о водворенiи ихъ на новыхъ мѣстахъ, о льготахъ, на которыя они могли расчитывать, однако онъ не содержалъ постановленiй, болѣе или менѣе исчерпывающихъ какой-либо изъ этихъ вопросовъ, а представлялъ собою лишь одну программу, отдѣльные пункты которой нуждались въ подробной разработкѣ для успѣшнаго проведенiя въ жизнь; иначе говоря, законъ 1889 г. могъ оказывать успѣшное воздѣйствiе на общiй ходъ переселенiй лишь при условiи выработки позднѣйшихъ дополнительныхъ правилъ.

Потребность въ такихъ дополнительныхъ узаконенiяхъ сказалась весьма скоро: на основанiи новаго закона, министерствомъ внутреннихъ дѣлъ было выдано до 1892 г. разрѣшенiй на переселенiе въ разныя мѣстности 17,289 семьямъ, между тѣмъ по даннымъ, добытымъ регистрацiею, за эти же годы прошло только за Уралъ 28,911 семей. Такимъ образомъ, значительная часть крестьянъ продолжала переходить въ Сибирь за свой счетъ и страхъ; движенiе крестьянъ за Уралъ сопровождалось скопленiемъ переселенцевъ въ отдѣльныхъ пунктахъ на пути и значительнымъ развитiемъ вслѣдствiе этого среди нихъ инфекцiонныхъ болѣзней. Самый процессъ водворенiя переселенцевъ былъ весьма затрудненъ отсутствiемъ заготовленныхъ для нихъ участковъ, и цѣль упорядоченiя переселенiй, которую преслѣдовалъ законъ 1889 г., оставалась, повидимому, недостигнутой.

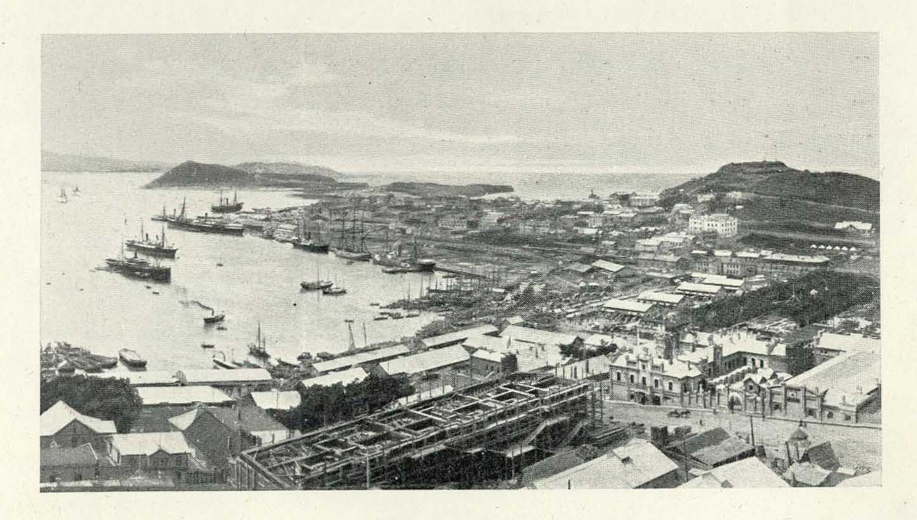
Таково было положенiе переселенческаго дѣла ко времени учрежденiя Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Основныя начала дѣятельности Комитета Сибирской ж. д. по вопросу о колонизацiи Сибири.

Руководящимъ принципомъ всей дѣятельности Комитета по упорядоченiю переселенiй послужила высказанная Августѣйшимъ Предсѣдателемъ его, въ засѣданiи 8 марта 1895 г., мысль, что къ крестьянскимъ переселенiямъ слѣдуетъ относиться безъ особыхъ опасенiй, правительственное же воздѣйствiе должно направляться къ тому, чтобы переселенiе носило характеръ болѣе сознательный и получило вполнѣ правильную постановку. При обсужденiи размѣровъ и характера переселенческаго движенiя, Комитетъ усматривалъ, что выселенiе крестьянъ изъ малоземельныхъ внутреннихъ губернiй Россiи не можетъ оказывать невыгоднаго влiянiя на экономическое развитiе страны, въ виду того, что раз-



Портъ-Артуръ.



Владивостокъ.



Мостъ черезъ р. Сунгари I, длиной 445 саж., на Китайской Восточной жел. дор. (8 пролетовъ по 35 саж. и 11 пролетовъ по 15 саж).

Т-во Голике и Вильборгъ.

мѣры такого выселенія являются весьма незначительными по сравненію съ ежегоднымъ приростомъ населенія, достигающимъ $1^1/_2$ милліона человѣкъ; съ другой стороны, Комитетъ находилъ, что переселенія оказываютъ весьма благотворное вліяніе на политическое и экономическое развитіе Сибири, способствуя насажденію тамъ русской культуры и содѣйствуя достиженію правительствомъ задачи ближайшаго объединенія нашихъ азіатскихъ владѣній съ Европейскою Россіею. Подобная постановка переселенческаго вопроса сразу положила конецъ прежнимъ опасеніямъ, раздѣлявшимся во 2-й половинѣ XIX вѣка законодательными сферами. Для проведенія въ жизнь высказанныхъ въ указанномъ засѣданіи Комитета основныхъ воззрѣній потребовались детальныя и обоснованныя данныя о дѣйствительныхъ потребностяхъ переселенческаго дѣла въ Сибири, чему содѣйствовали прежде всего служебныя поѣздки, предпринятыя въ Сибирь нѣкоторыми лицами высшаго управленія во второй половинѣ 90-хъ годовъ.

Служебныя поѣздки въ Сибирь А. С. Ермолова, И. И. Тихѣева и А. Н. Куломзина.

Въ 1895 и 1898 г.г. такія поѣздки были совершены министромъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ А. С. Ермоловымъ въ видахъ непосредственнаго ознакомленія съ рядомъ вопросовъ по поземельному устройству сибирскаго населенія и по заготовленію земель для переселенцевъ. Къ 1895 же году относится поѣздка въ Сибирь бывшаго директора департамента государственныхъ земельныхъ имуществъ Тихѣева, въ качествѣ предсѣдателя особой коммиссіи, Высочайше учрежденной въ 1895 г. для изученія и общаго направленія работъ по образованію переселенческихъ участковъ. Значеніе этихъ поѣздокъ для переселенческаго вопроса заключается какъ во вліяніи, оказанномъ ими на общій ходъ вышеназванныхъ работъ, такъ и въ ближайшемъ выясненіи размѣра земельныхъ пространствъ, могущихъ быть отведенными вновь прибывающимъ переселенцамъ.

Лѣтомъ 1896 года была совершена поѣздка въ Сибирь управляющимъ дѣлами Комитета Сибирской желѣзной дороги А. Н. Куломзинымъ, поставившимъ себѣ задачею «вникнуть въ причины, вызывающія уходъ переселенцевъ съ родины и условія, которыми онъ обставленъ, выяснить нужды этихъ выходцевъ въ пути слѣдованія, ознакомиться съ многообразными сторонами

первоначальнаго устройства и жизни ихъ на новой родинѣ, съ характеромъ земель, на которыхъ въ настоящее время новоселамъ приходится созидать свое хозяйство, а равно съ мѣстностями, могущими служить будущимъ колонизаціоннымъ фондомъ».

Заключенія, къ которымъ пришелъ А. Н. Куломзинъ при посѣщеніи переселенческаго раіона вдоль Сибирской желѣзной дороги, были изложены въ особомъ всеподданнѣйшемъ отчетѣ по упомянутой поѣздкѣ и, по разсмотрѣніи ихъ подготовительною при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги коммисіею, послужили основаніемъ цѣлаго ряда мѣръ, касающихся разнообразныхъ вопросовъ не только по организаціи передвиженія переселенцевъ и водворенія ихъ, но и улучшенія условій дальнѣйшей жизни новоселовъ въ Сибири.

Въ 1902 г. Сибирь посѣтилъ министръ финансовъ С. Ю. Витте. Имѣя главною цѣлью своей поѣздки обозрѣніе Китайской Восточной желѣзной дороги, С. Ю. Витте обратилъ вниманіе и на положеніе переселенческаго дѣла въ Сибири и во всеподданнѣйшемъ докладѣ по своей поѣздкѣ указалъ на тѣ благотворные результаты, къ которымъ привела дѣятельность Комитета Сибирской жел. дороги по колонизаціи Сибири. Вмѣстѣ съ тѣмъ С. Ю. Витте пришелъ къ убѣжденію о желательности дальнѣйшаго развитія дѣятельности мѣстныхъ органовъ, вѣдающихъ переселенческое дѣло, которое, по заключенію министра финансовъ, могло бы быть достигнуто: 1) нѣкоторымъ расширеніемъ производящагося нынѣ обслѣдованія таежныхъ пространствъ Сибири, 2) проведеніемъ сѣти грунтовыхъ и проселочныхъ дорогъ между Сибирской магистралью и заселяемыми раіонами, 3) развитіемъ работъ по образованію переселенческихъ участковъ и 4) привлеченіемъ въ раіонъ Сибирскаго рельсоваго пути осѣдлыхъ рабочихъ, ремесленниковъ и торговцевъ.

Разработка статистическихъ данныхъ о сибирскихъ переселенцахъ.

При поѣздкѣ въ Сибирь А. Н. Куломзина былъ впервые собранъ весьма разнообразный статистическій матеріалъ по переселенческому дѣлу въ Сибири, изданный канцеляріею Комитета Министровъ въ видѣ отдѣльнаго сборника въ 1896 г.; въ дополненіе къ этимъ даннымъ, въ названную канцелярію поступаютъ отъ сибирскихъ крестьянскихъ начальниковъ новыя свѣдѣнія,

которыя разрабатываются канцеляріею и издаются ею черезъ каждые 2—3 года.

Для руководствованія столь сложнымъ и многостороннимъ дѣломъ какъ переселеніе, было признано крайне полезнымъ располагать и другими по этому вопросу свѣдѣніями, въ виду чего, начиная съ 1894 года, были изданы составленный канцеляріею Комитета Министровъ «Сводъ статистическихъ матеріаловъ, касающихся экономическаго положенія сельскаго населенія Европейской Россіи», общая карта Сибири, изготовленная центральнымъ статистическимъ комитетомъ министерства внутреннихъ дѣлъ, въ масштабѣ 15 верстъ въ дюймѣ, изслѣдованія хозяйственнаго положенія переселенцевъ, водворенныхъ на казенныхъ земляхъ Тобольской и Томской губерній, и нѣкоторыя другія изданія.

Размѣры переселенческаго движенія.

Прежде чѣмъ перейти къ обзору мѣропріятій Комитета Сибирской желѣзной дороги по урегулированію переселеній, необходимо указать, что истекшее нынѣ десятилѣтіе дѣятельности Комитета въ разсматриваемой области совпало во времени съ значительнымъ развитіемъ переселенческаго движенія въ Сибирь, которому не мало способствовало постепенное проложеніе рельсоваго пути вглубь этой страны. Изъ данныхъ регистраціи переселенцевъ по Тобольской губерніи видно, что съ 1885 г. (когда началась регистрація) до 1890 г. число прошедшихъ въ Сибирь крестьянъ возросло съ 11,832 чел. въ годъ до 47,378 чел., а въ 1891 г. послѣдняя цифра почти удвоилась, достигнувъ 82,150 чел., что въ значительной степени должно быть приписано неурожаю хлѣбовъ, поразившему въ этотъ годъ многія губерніи внутренней Россіи. Сохраняя затѣмъ въ слѣдующіе за 1891 годомъ четыре года средній размѣръ свыше 50,000 чел., переселенческое движеніе достигло въ 1896 г. небывалой до того силы, опредѣлившись въ 202,302 чел. Число переселенцевъ, прошедшихъ въ Сибирь послѣ 1896 г., распредѣляется по годамъ слѣдующимъ образомъ: въ 1897 г.—86,575 чел., въ 1898 г.—209,519 чел., въ 1899 г.—227,200 чел. Въ 1900 г., несмотря на временное прекращеніе (въ іюнѣ) выдачи проходныхъ свидѣтельствъ на переходъ въ Сибирь, по случаю политическихъ осложненій на Дальнемъ Востокѣ

и мобилизаціи войскъ сибирскихъ округовъ, число переселенцевъ достигло 225,627 чел.; въ 1901 г. оно составило 120,256 чел., а въ 1902 г.—111,805 чел.

Составъ переселенцевъ.

Такимъ образомъ, за истекшее послѣ учрежденія Комитета Сибирской желѣзной дороги десятилѣтіе, общее число переселенцевъ, прошедшихъ въ Сибирь, достигло 1.410.000 чел. Бо́льшая часть этихъ переселенцевъ образована выходцами изъ губерній черноземной полосы, составлявшими за періодъ 1897—1902 г.г. отъ 81% до 66% общей массы перешедшихъ въ Сибирь лицъ; это обстоятельство объясняется тѣмъ, что въ черноземныхъ губерніяхъ вліяніе малоземелья, какъ побудительной причины выселенія въ Сибирь, становится особенно сильнымъ, въ виду слабаго развитія мѣстныхъ промысловъ и фабрично-заводской промышленности. Что же касается губерній нечерноземной полосы, то за послѣдніе годы довольно замѣтно возросло число выходцевъ въ Сибирь изъ губерній западнаго края, составившее въ 1902 г. до 29% общаго числа сибирскихъ переселенцевъ [1]).

Основнымъ преобладающимъ типомъ сибирскаго переселенца является, какъ показали статистическія данныя, крестьянинъ-землевѣлецъ, принадлежащій, по своему имущественному положенію, къ разряду «средне-состоятельныхъ», т. е. лицъ, довольно замѣтно выдѣляющихся надъ бѣднѣйшими группами сельскихъ обывателей.

Общій характеръ мѣропріятій Комитета Сибирской ж. д. по переселенческому дѣлу.

Пользуясь естественнымъ стремленіемъ такихъ крестьянъ къ увеличенію ихъ земельнаго обезпеченія путемъ переселенія въ Сибирь, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги принялъ цѣлый рядъ мѣръ, имѣвшихъ задачею: во 1-хъ, возможное воздѣйствіе на сформированіе контингента переселенцевъ изъ наиболѣе надежныхъ въ колонизаціонномъ отношеніи лицъ и, во 2-хъ, облегченіе для переселенцевъ условій передвиженія въ Сибирь и водворенія на новыхъ мѣстахъ.

Самовольное движеніе переселенцевъ.

Въ своемъ стремленіи урегулировать, такимъ образомъ, переселенческое движеніе въ Сибирь, Комитетъ уже въ первые годы

---

[1]) Подробныя данныя о распредѣленіи переселенцевъ по мѣстамъ ихъ выхода приведены въ изданныхъ канцеляріею Комитета Министровъ «Статистическихъ данныхъ по переселенческому дѣлу въ Сибири», а также въ изданіи той же канцеляріи «Колонизація Сибири» (1901 г.).

своей дѣятельности долженъ былъ обратить вниманіе на значительное увеличеніе въ началѣ 90-хъ годовъ прошлаго столѣтія, такъ называемыхъ, «самовольныхъ» переселеній въ Сибирь. Явленіе это, вызывавшееся затруднительностью для крестьянъ, а иногда и нежеланіемъ ихъ получать отъ мѣстныхъ властей требуемыя закономъ увольнительныя проходныя свидѣтельства, внушало правительству весьма серьезныя опасенія, что размѣры самовольныхъ переселеній затруднятъ для администраціи ея заботы по водворенію переселенцевъ въ Сибири.

Вопросъ о самовольныхъ переселеніяхъ подвергся детальному обсужденію въ Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги въ засѣданіи 8 марта 1895 г., когда Августѣйшимъ Предсѣдателемъ Комитета была высказана легшая въ основу всей послѣдовавшей дѣятельности Комитета по разсматриваемому вопросу мысль о крайней нежелательности принудительнаго возвращенія на родину самовольныхъ переселенцевъ, въ виду того, что такіе выходцы, порвавъ всякія связи съ сельскими обществами и обнищавъ на пути, едва-ли будутъ охотно приняты въ среду своихъ прежнихъ односельчанъ. Эти соображенія побудили Комитетъ совершенно отказаться на будущее время отъ примѣненія какихъ либо принудительныхъ мѣръ по отношенію къ самовольнымъ выходцамъ и признать полезнымъ разработку въ законодательномъ порядкѣ такихъ мѣропріятій, которыя могли бы ослабить размѣры самовольныхъ переселеній путемъ возбужденія сознательности и обдуманности въ средѣ крестьянъ, стремящихся выселиться.

Выработка такихъ предположеній была возложена Комитетомъ на состоящую при немъ подготовительную коммисію, которая въ своихъ сужденіяхъ по этому вопросу исходила изъ воззрѣнія, что наилучшимъ средствомъ для ослабленія размѣровъ самовольнаго движенія было бы развитіе среди крестьянъ сознанія невыгодности переселеній, совершаемыхъ въ обходъ закона, сравнительно съ предпринимаемыми съ установленнаго разрѣшенія. Достигнуть этого казалось наиболѣе удобнымъ установленіемъ ограниченія для самовольныхъ переселенцевъ тѣхъ льготъ, которыми было облегчено для законныхъ переселенцевъ какъ пере-

движенiе въ Сибирь, такъ и водворенiе ихъ на новыхъ мѣстахъ. Ограниченiя эти, узаконенныя въ силу Высочайше утвержденнаго, 15 апрѣля 1896 г., мнѣнiя Государственнаго Совѣта, коснулись прежде всего самаго момента водворенiя самовольныхъ переселенцевъ, которые поселяются на заготовленныхъ для переселенцевъ участкахъ на общемъ основанiи лишь по мѣрѣ возможности, причемъ на нихъ переводятся всѣ состоящiя за ними по прежнимъ обществамъ недоимки въ казенныхъ земскихъ и мiрскихъ сборахъ съ освобожденiемъ прежнихъ обществъ отъ всякой по нимъ отвѣтственности; на этихъ же переселенцевъ не распространяется льгота по отбыванiю воинской повинности. Наконецъ, упомянутое узаконенiе провело еще одну черту различiя между самовольными и законными переселенцами, предоставивъ лишь вторымъ право пользоваться льготнымъ желѣзнодорожнымъ тарифомъ.

Примѣненiе указанныхъ правилъ на практикѣ сопровождается постепеннымъ уменьшенiемъ размѣровъ самовольнаго переселенiя: составляя еще въ 1894 году до 78%, число самовольныхъ переселенцевъ въ 1899 г. не превышало 38%, а въ 1902 г.—30% общей массы выходцевъ изъ Европейской Россiи въ Сибирь.

Ходачество. На ряду съ указанными мѣропрiятiями, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги стремился достигнуть общаго упорядоченiя переселенiй сообщенiемъ послѣднимъ возможной сознательности и устойчивости. Изъ всѣхъ принятыхъ въ этомъ направленiи мѣръ первое мѣсто занимаетъ содѣйствiе развитiю среди выселяющихся крестьянъ такъ называемаго «ходачества», т. е. заблаговременнаго отправленiя ими въ мѣстности, намѣчаемыя для переселенiя, особыхъ довѣренныхъ лицъ «ходоковъ» для предварительнаго ознакомленiя съ дѣйствительными условiями жизни въ Сибири и для избранiя наиболѣе подходящихъ мѣстъ новой осѣдлости. Право посылки такихъ ходоковъ, признаваемое за переселенцами еще въ дореформенную эпоху, послѣ 1861 г. вовсе не упоминалось въ законодательствѣ и встрѣчало далеко несочувственное отношенiе администрацiи, вслѣдствiе существовавшихъ тогда опасенiй, чтобы ходоки своими разсказами о сибирскомъ привольѣ

не поощряли крестьянъ къ массовымъ выселеніямъ. Несмотря на эти неблагопріятныя условія, ходачество, однако, получало на практикѣ все большее распространеніе, заставляя и администрацію постепенно измѣнять свое воззрѣніе. Такъ, уже въ 1894 г. министерство внутреннихъ дѣлъ циркулярно разъяснило, что посылка ходоковъ, правильно избранныхъ и утвержденныхъ земскими начальниками, со стороны лицъ, уже получившихъ разрѣшеніе на переселеніе, представляется весьма желательной и заслуживающей поощренія. Для развитія ходачества на этихъ основаніяхъ было признано полезнымъ узаконить это явленіе народной жизни, и Высочайше утвержденнымъ, 15 апрѣля 1896 г., мнѣніемъ Государственнаго Совѣта за сельскими обывателями, получившими разрѣшеніе переселиться въ Сибирь, подтверждено право отправлять для осмотра мѣстъ, пригодныхъ къ заселенію и зачисленія ихъ за собою на два года, ходоковъ, избранныхъ изъ среды переселяющихся и утвержденныхъ подлежащими административными органами; при этомъ такимъ ходокамъ дана возможность пользоваться при передвиженіи въ Сибирь и обратно всѣми льготами, предоставленными самимъ переселенцамъ.

Законодательство о ходокахъ получило дальнѣйшее развитіе при разработкѣ предположеній по переселенческому дѣлу, намѣченныхъ во всеподданнѣйшемъ отчетѣ статсъ-секретаря Куломзина по его поѣздкѣ въ Сибирь въ 1896 г. Предположеніями этими по вопросу о ходачествѣ имѣлось въ виду распространить право высылки ходоковъ на каждую семью, желающую переселиться въ Сибирь, дозволивъ таковую высылку предварительно испрошенія узаконенныхъ разрѣшеній и распространивъ на этихъ семейныхъ ходоковъ всѣ льготы, предоставленныя закономъ 15 апрѣля 1896 года. Разрѣшенія на переселеніе тѣмъ семьямъ, ходоки которыхъ запаслись въ Сибири опредѣленными земельными долями, проектировалось выдавать уже безъ задержки.

Эти предположенія получили силу закона на основаніи Высочайше утвержденнаго, 7 декабря 1896 г., положенія Комитета Сибирской желѣзной дороги, согласно которому семейное ходачество разрѣшено въ видѣ временной мѣры.

Въ основѣ приведенныхъ узаконеній и, въ особенности, послѣдняго положена мысль, что сообщенія ходоковъ, какъ лицъ, представляющихся въ глазахъ крестьянъ особенно опытными и заслуживающими довѣрія, могутъ успѣшнѣе всего содѣйствовать уясненію для сельскихъ обывателей дѣйствительныхъ условій жизни въ Сибири и сообщать всему переселенческому движенію характеръ обдуманности и устойчивости. Несмотря на кратковременность дѣйствія названныхъ законовъ, они успѣли уже оказать несомнѣнно благотворное вліяніе на общее упорядоченіе переселенческаго движенія; ближайшимъ результатомъ ихъ примѣненія явилось усиленіе ходаческаго движенія. Составивъ въ 1896 г. всего лишь 6% валового движенія, число ходоковъ въ 1897—1902 г.г. колебалось въ размѣрахъ отъ 20%—26% общаго числа переселенцевъ. Преобладающимъ является семейное ходачество, составившее въ 1898 г.—93%, а въ 1900 г. 94% всего ходаческаго движенія. Сопоставленіе измѣненій въ числѣ ходоковъ съ измѣненіями въ размѣрахъ самовольнаго движенія обнаруживаетъ, что въ тѣхъ губерніяхъ, гдѣ замѣчалось наибольшее увеличеніе ходоковъ, въ то же время обнаруживалось и замѣтное уменьшеніе самовольнаго движенія [1]).

Лучшимъ доказательствомъ осмотрительности ходоковъ и ихъ добросовѣстнаго отношенія къ своей задачѣ можетъ служить то обстоятельство, что изъ всего числа ходоковъ, возвратившихся изъ Сибири, напр. въ 1896 г. и 1898 г. только 26%, а въ 1902 г. 33% избрали мѣста для водворенія, остальные же вернулись съ отрицательными результатами. Если такое возвращеніе ходоковъ можетъ на первый взглядъ казаться связаннымъ съ непроизводительными расходами по передвиженію ихъ въ Сибирь и обратно, то нельзя упускать изъ виду, что ходоки оказываютъ самое благотворное воздѣйствіе не только на свои семьи, но и вообще на односельчанъ, предупреждая неосторожныя и потому неудачныя переселенія и сопряженное съ ними разореніе переселяющихся.

---

[1]) Въ особенности это относится къ губерніямъ нечерноземной полосы, въ которыхъ пониженіе числа самовольныхъ переселеній съ 91% общаго количества въ 1896 г. до 18% въ 1900 г. соотвѣтствуетъ увеличенію числа ходоковъ на 22% (съ 18% на 40%).

Наряду съ развитіемъ ходачества, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги призналъ необходимымъ принять мѣры для противодѣйствія распространенію среди сельскаго населенія Европейской Россіи невѣрныхъ свѣдѣній о Сибири. Свѣдѣнія эти черпались крестьянами частью изъ писемъ переселившихся въ Сибирь односельчанъ, которымъ почему-либо было желательно привлечь ихъ за собою, частью же изъ издававшихся отдѣльными лицами по доступной для народа цѣнѣ книжекъ, въ которыхъ жизнь въ Сибири изображалась въ одностороннемъ и наиболѣе привлекательномъ для народа освѣщеніи. Возникавшіе такимъ путемъ искаженные ходячіе слухи о Сибири сопровождались зачастую неправильнымъ толкованіемъ правительственныхъ мѣропріятій, облегчавшихъ для переселенцевъ водвореніе въ Сибири, и вмѣстѣ съ тѣмъ служили причиною неудачныхъ переселеній, тяжело отзывавшихся на экономическомъ положеніи переселенцевъ.

Мѣры для противодѣйствія распространенію среди крестьянъ невѣрныхъ свѣдѣній о Сибири.

Въ предупрежденіе подобныхъ случаевъ рѣшено было поручить органамъ администраціи давать всѣмъ интересующимся этимъ вопросомъ крестьянамъ разъясненія необходимыхъ законовъ и условій переселенія, содѣйствуя въ то же время распространенію среди сельскихъ обывателей правильныхъ свѣдѣній объ естественныхъ условіяхъ Сибири.

Въ этихъ видахъ приняты мѣры къ сообщенію мѣстной администраціи Европейской Россіи, въ томъ числѣ и земскимъ начальникамъ, данныхъ о порядкѣ переселенія въ Сибирь и объ условіяхъ водворенія въ этомъ краѣ; впослѣдствіи, эти должностныя лица были снабжены особыми сборниками законоположеній, относящихся къ переселенческому дѣлу, краткимъ описаніемъ губерній и областей Сибири, а также изданіемъ канцеляріи Комитета Министровъ «Маршруты для переселенцевъ». Въ то же время, съ цѣлью ознакомленія крестьянъ съ условіями жизни въ Сибири, помѣщались въ «Сельскомъ Вѣстникѣ» статьи съ краткими, но вѣрными свѣдѣніями о характерѣ свободныхъ земель въ Сибири и условіями водворенія на нихъ, и была составлена статсъ-секретаремъ Куломзинымъ народная брошюра «Сибирское переселеніе», излагающая яснымъ слогомъ всѣ эти свѣдѣнія. Бро-

шюра эта была издана въ количествѣ 500.000 экземпляровъ и получила широкое распространеніе въ мѣстахъ выхода переселенцевъ. Съ 1897 г. переселенческимъ управленіемъ предпринято составленіе подобнаго же рода справочныхъ книжекъ, раздѣляющихся по своему содержанію на два вида: 1) изданія, предназначаемыя для должностныхъ лицъ, соприкасающихся съ переселенческимъ вопросомъ, и 2) ежегодно издаваемыя народныя брошюры, содержащія свѣдѣнія о передвиженіи по Сибири и водвореніи въ этомъ краѣ, необходимыя для самихъ переселенцевъ и особенно для ходоковъ.

Облегченіе условій передвиженія переселенцевъ.

Предпринимая мѣры съ цѣлью общаго упорядоченія переселенческаго дѣла, въ смыслѣ направленія въ Сибирь наиболѣе надежныхъ колонизаціонныхъ элементовъ, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги съ неменьшею заботливостью относился и къ нуждамъ самихъ переселяющихся, облегчая для нихъ какъ условія передвиженія въ Сибирь, такъ равно первоначальное устройство и дальнѣйшій ихъ бытъ на новыхъ мѣстахъ.

До учрежденія Комитета почти единственными мѣрами, существенно облегчавшими передвиженіе переселенцевъ въ Сибирь, являлись скидки съ проѣздной платы, введенныя для нихъ нѣкоторыми желѣзнодорожными обществами и пароходными компаніями, причемъ разнообразныя скидки, дѣлавшіяся для переселенцевъ отдѣльными желѣзными дорогами, были объединены въ 1894 г. введеніемъ общаго переселенческаго тарифа [1]). Что же касается оказанія переселенцамъ врачебной помощи и выдачи имъ путевыхъ ссудъ, то эти операціи носили характеръ чисто случайный и далеко не могли удовлетворять потребностямъ переселенцевъ какъ въ виду скудости средствъ, которыя ассигновались для

---

[1]) Въ силу этого тарифа на всѣхъ дорогахъ была установлена плата въ 0,3 к. за версту съ каждаго члена переселенческой семьи, кромѣ дѣтей моложе 10 лѣтъ, которыхъ опредѣлено было перевозить безплатно; наконецъ, въ 1898 г. цѣна переселенческаго билета была понижена до размѣра стоимости дѣтскаго билета III класса. Чтобы судить объ уменьшеніи расходовъ переселенцевъ съ введеніемъ послѣдняго тарифа, достаточно замѣтить, что въ началѣ 1890-хъ годовъ проѣздъ переселенческой семьи изъ среднихъ губерній Европейской Россіи до Томска обходился около 57 р., тогда какъ въ настоящее время онъ составляетъ для семьи, ѣдущей по разрѣшенію, лишь 15 руб.

этой цѣли, такъ и вслѣдствіе недостаточной численности личнаго состава чиновъ, завѣдывавшихъ этимъ дѣломъ.

Организація правительственнаго содѣйствія переселенцамъ при передвиженіи ихъ въ Сибирь получила совершенно новую постановку послѣ учрежденія Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Первыя по времени мѣры этого характера были приняты Комитетомъ еще въ начальный періодъ сооруженія Сибирскаго пути и заключались въ отпускѣ средствъ для зафрахтованія баржъ въ видахъ эвакуаціи переселенцевъ изъ тѣхъ мѣстъ (напримѣръ Тюмени, Омска, Кривощекова), въ которыхъ недостатокъ перевозочныхъ средствъ вызывалъ чрезмѣрное скопленіе переселенцевъ. Въ связи съ этимъ Комитетъ озаботился облегченіемъ для переселенцевъ покупки необходимыхъ имъ для слѣдованія на заготовленные участки телѣгъ и лошадей, пріобрѣтеніе которыхъ становилось для самихъ переселенцевъ недоступнымъ вслѣдствіе значительнаго подъема цѣнъ, вызваннаго усилившимся спросомъ; съ этою цѣлью лошади и телѣги заготовлялись въ городахъ Ачинскѣ, Красноярскѣ и Омскѣ, для продажи переселенцамъ по удешевленнымъ цѣнамъ. Заготовка ихъ, а равно и плотовъ, для слѣдованія по рѣкамъ, производилась также въ Забайкальской области для переселенцевъ, направляющихся въ Амурскую область.

Продолженіе Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути въ глубь страны, въ связи съ увеличеніемъ размѣровъ переселенческаго движенія, вызвало со стороны Комитета рядъ дальнѣйшихъ мѣръ, направленныхъ къ улучшенію условій перевозки переселенцевъ.

Для завѣдыванія переселенческимъ дѣломъ по линіи Сибирской желѣзной дороги въ 1894 г. учреждена должность особаго чиновника; въ видахъ же облегченія его обязанностей, постепенно усложнявшихся по мѣрѣ удлиненія Сибирскаго пути, при немъ учреждены особыя хозяйственная, счетная и картографическая части, и ежегодно командируется нѣсколько лицъ въ мѣста наибольшого скопленія переселенцевъ въ качествѣ помощниковъ этого чиновника. Дѣятельность всѣхъ этихъ лицъ, число которыхъ съ 2 въ 1895 г. возросло до 14—въ 1902 г., состоитъ въ завѣдываніи устроенными на линіи врачебно-продовольственными пунктами, въ выдачѣ нуждающимся переселенцамъ путевыхъ пособій

*

и въ направленіи отдѣльныхъ партій на такіе участки, которые являются наиболѣе подходящими и соотвѣтствующими условіямъ прежней жизни переселенцевъ.

Врачебно-продовольственная помощь переселенцамъ и санитарный надзоръ за ними.

Среди всѣхъ этихъ попеченій правительства о переселенцахъ во время ихъ пути первое мѣсто занимаетъ организація санитарнаго надзора за ними въ связи съ врачебно-продовольственною помощью имъ.

Врачебный надзоръ за переселенцами, направляющимися въ Сибирь, начинается еще въ Европейской Россіи, гдѣ онъ выражается въ медицинскомъ осмотрѣ переселенцевъ, производимомъ во время наиболѣе оживленнаго движенія въ городахъ Ряжскѣ, Сызрани и на нѣкоторыхъ станціяхъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги лицами, особо командируемыми для этого переселенческимъ управленіемъ; независимо отъ этого, въ составѣ переселенческихъ поѣздовъ, по линіи упомянутой желѣзной дороги, слѣдуютъ особые санитарные вагоны для отдѣленія больныхъ заразными болѣзнями. Наиболѣе совершенной представляется организація врачебно-продовольственной помощи переселенцамъ вдоль самой линіи Сибирской желѣзной дороги, гдѣ еще въ 1893 г. на средства, отпущенныя особымъ Комитетомъ, состоявшимъ подъ предсѣдательствомъ нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора, было положено начало устройству врачебно-продовольственныхъ пунктовъ въ предѣлахъ Тобольской и Томской губерній. Успѣшная дѣятельность этихъ пунктовъ побудила Комитетъ Сибирской желѣзной дороги въ слѣдующемъ 1894 г. приступить къ дальнѣйшей ихъ организаціи. Съ этою цѣлью Комитетомъ было отпущено съ 1894 г.—2.949.632 р. изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій Сибирской желѣзной дороги на устройство и содержаніе до 36 врачебныхъ и 20 фельдшерскихъ пунктовъ на главной линіи движенія переселенцевъ по Сибирской магистрали, и до 15 врачебныхъ и 10 фельдшерскихъ пунктовъ внѣ линіи желѣзной дороги—по рѣкамъ и трактамъ, соединяющимъ рельсовый путь со сравнительно отдаленными раіонами, предназначенными для колонизаціи. На каждомъ такомъ пунктѣ имѣются особыя помѣщенія для временнаго пріюта и отдыха переселяющихся семей, которымъ производится особая регистрація въ связи съ медицинскимъ осмотромъ, причемъ за врачебную помощь и снабженіе



Переселенцы на Сибирской жел. дор.



Переселенческій врачебно-продовольственный пунктъ при станціи Канскъ.

Т-во Голике и Вильборгъ.

лекарствами платы съ переселенцевъ не взимается. Для удовлетворенія этихъ потребностей при каждомъ пунктѣ имѣется врачебный персоналъ и аптека, а въ наиболѣе важныхъ устроены больничныя помѣщенія, въ которыхъ насчитывается до 170 кроватей. Продовольственная помощь, оказываемая на пунктахъ, выражается въ продажѣ переселенцамъ по заготовительнымъ цѣнамъ съѣстныхъ припасовъ и горячей пищи и въ выдачѣ послѣдней безплатно дѣтямъ моложе 10-лѣтняго возраста, а также въ крайнихъ случаяхъ и взрослымъ. Изъ всѣхъ существующихъ нынѣ пунктовъ наиболѣе важными являются тѣ, которые устроены близъ станцій желѣзной дороги, гдѣ переселенцы покидаютъ вагоны, чтобы продолжать путь на подводахъ. Первымъ изъ этихъ пунктовъ, имѣющимъ наибольшее значеніе въ виду того, что имъ пользуются всѣ переселенцы, слѣдующіе по линіи дороги и подвергающіеся здѣсь тщательному медицинскому осмотру съ цѣлью отдѣленія заразныхъ больныхъ, является Челябинскій пунктъ при станціи Западно-Сибирской желѣзной дороги. До послѣдняго времени Челябинскимъ пунктомъ управлялъ статскій совѣтникъ П. П. Архиповъ, которому нынѣ ввѣрено общее завѣдываніе переселенческой организаціей на востокъ отъ оз. Байкала. Каждый изъ слѣдующихъ по линіи дороги въ восточномъ направленіи за Челябинскомъ врачебно-продовольственныхъ пунктовъ имѣетъ существенное значеніе для опредѣленнаго раіона, предназначеннаго для заселенія. Такъ, напримѣръ, пункты при ст. Пѣтуховѣ, Петропавловскѣ и Омскѣ обслуживаютъ переселенцевъ, идущихъ въ Акмолинскую область, пункты, расположенные при станціяхъ Каинскѣ, Каргатѣ и Татарской—переселенцевъ, слѣдующихъ въ Юдинскую и Верхне-Каинскую волости Томской губерніи и т. д.; переселенцевъ, направляющихся въ Амурскую и Приморскую области, обслуживаютъ пункты въ г.г. Срѣтенскѣ, Благовѣщенскѣ, ст. Черняевой и др.

Что касается пунктовъ внѣ линіи желѣзной дороги, то они организованы какъ по путямъ къ раіонамъ, въ которыхъ имѣется наибольшее количество свободныхъ земельныхъ участковъ, такъ и въ нѣкоторыхъ уже заселенныхъ мѣстностяхъ для оказанія врачебной помощи новоселамъ наиболѣе отдаленныхъ отъ больницъ селеній.

О размѣрахъ дѣятельности врачебно-продовольственныхъ пунктовъ можно судить по слѣдующимъ даннымъ: съ 1894—1901 г.г. на 27 врачебно-продовольственныхъ пунктахъ была подана медицинская помощь 519.274 больнымъ (въ томъ числѣ 184.560 переселенцамъ, 163.996 новоселамъ и 170.718 старожиламъ); продовольственная помощь переселенцамъ выразилась за это же время въ выдачѣ 3.946.747 порцій горячей пищи (изъ которыхъ 3.072.599 порцій розданы безплатно), 471.353 дѣтскихъ порцій и въ снабженіи переселенцевъ печенымъ хлѣбомъ въ количествѣ 106.447 пуд., изъ которыхъ 77.307 пуд. были розданы безплатно.

Не ограничиваясь устройствомъ врачебно-продовольственныхъ пунктовъ, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги обратилъ вниманіе и на необходимость оказанія переселенцамъ врачебной помощи во время слѣдованія ихъ внѣ раіоновъ, обслуживаемыхъ означенными пунктами. Съ этою цѣлью былъ приглашенъ особый медицинскій персоналъ для сопровожденія переселенческихъ поѣздовъ въ особыхъ санитарныхъ вагонахъ и на баржахъ при слѣдованіи переселенцевъ по рѣкамъ.

Благопріятные результаты всѣхъ перечисленныхъ мѣропріятій не замедлили обнаружиться замѣтнымъ уменьшеніемъ смертности среди переселяющихся: уже въ 1895 году число умершихъ въ пути опустилось до 1% общаго числа зарегистрированныхъ переселенцевъ; въ 1896 г. число умершихъ въ пути составляло 0,6%, въ 1898 г.—0,23%, въ 1901 г.—0,18%.

Кромѣ таковаго содѣйствія переселенцамъ при ихъ передвиженіи, въ послѣднее десятилѣтіе была придана правильная организація и выдачѣ переселенцамъ ссудъ въ пути.

Путевыя ссуды.

Максимальный размѣръ подобныхъ ссудъ установленъ въ 50 р. на семью, причемъ самая выдача ссудъ допущена при оставленіи переселенцами желѣзной дороги для отправленія на мѣсто водворенія, кромѣ лишь единичныхъ исключительныхъ случаевъ, когда помощь на желѣзной дорогѣ явится особо настоятельною. Семьямъ, переселяющимся въ Амурскую и Приморскую области, при оставленіи ими конечнаго пункта желѣзной дороги, могутъ быть выдаваемы путевыя ссуды до 100 р., въ виду дороговизны и трудности пути въ предѣлахъ Приамурскаго края.

Правомъ на полученіе путевыхъ ссудъ пользуются лишь переселенцы, отправляющіеся въ Сибирь съ установленнаго разрѣшенія, и ходоки. Что же касается самовольныхъ переселенцевъ, то они лишены права на денежное воспособленіе въ пути слѣдованія, въ зависимости отъ общихъ соображеній о нежелательности примѣнять къ самовольному переселенію мѣръ, носящихъ, до извѣстной степени, вспомогательный характеръ.

Слѣдующая группа мѣропріятій Комитета Сибирской желѣзной дороги по переселенческому дѣлу относится къ устройству переселенцевъ, водворяющихся на казенныхъ земляхъ западной, до-Байкальской Сибири и Степнаго края [1]).

Заготовленіе переселенческихъ участковъ.

При обсужденіи общаго плана вспомогательныхъ предпріятій, связанныхъ съ постройкою Сибирской желѣзной дороги, Комитетъ остановился прежде всего на соображеніи о необходимости болѣе раціональной постановки заселенія раіона, прилегающаго къ желѣзнодорожной линіи [2]). Придя къ заключенію, что организація переселенческаго дѣла на сколько-нибудь прочныхъ началахъ требуетъ прежде всего приведенія въ извѣстность количества свободныхъ и годныхъ для заселенія земель, Комитетъ постановилъ отпустить изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій дополнительныя средства для болѣе широкаго развитія работъ по отводу земель переселенцамъ особыми поземельно-устроительными партіями, поручивъ разработку общихъ основаній для дѣятельности этихъ партій подготовительной при Комитетѣ коммисіи. Во исполненіе этого положенія Комитета, коммисіею были составлены «Временныя правила для образованія переселенческихъ и запасныхъ участковъ въ раіонѣ Сибирской желѣзной дороги», удостоившіяся Высочайшаго утвержденія по журналу Комитета 13 іюня 1893 года.

Названными правилами поземельно-устроительнымъ партіямъ предоставлена широкая свобода выбора участковъ въ тѣхъ уѣздахъ четырехъ сибирскихъ губерній и Акмолинской области,

---

[1]) Данныя о заселеніи восточной окраины Сибири—приамурскаго генералъ-губернаторства, происходившемъ на основаніи отдѣльныхъ узаконеній, приведены ниже.

[2]) До учрежденія Комитета Сибирской жел. дор. заготовленіе участковъ для переселенцевъ, прибывшихъ въ западную Сибирь, производилось лишь однимъ межевымъ отрядомъ, которымъ съ 1885 по 1893 г.г. и было образовано 146 участковъ на 14.773 д. об. пола.

которые пересѣкаются линiею желѣзной дороги. Для отвода участковъ переселенцамъ предназначены преимущественно земли единственнаго пользованiя казны, а затѣмъ уже прочiя казенныя земли, состоящiя въ нераздѣльномъ пользованiи казны и крестьянъ. При этомъ, въ видахъ согласованiя поземельныхъ интересовъ новоселовъ и коренного населенiя, изъ послѣдненазванныхъ дачъ допущено образованiе участковъ только въ тѣхъ волостяхъ, въ которыхъ на каждую наличную мужского пола душу причитается свыше 15 десятинъ удобной земли. Другое ограниченiе при выборѣ земель для колонизацiи установлено въ видахъ охраненiя лѣсного хозяйства страны, для чего временными правилами устранены отъ включенiя въ участки въ мѣстностяхъ, богатыхъ лѣсомъ—наиболѣе цѣнныя лѣсныя насажденiя, въ раiонахъ же, отличающихся скудостью лѣса,—всѣ вообще лѣсныя площади, которыя уже составляютъ или могутъ составить казенныя лѣсныя дачи. Такое запрещенiе распространено и на лѣса, прилегающiе ко всей линiи желѣзной дороги на разстоянiи отъ 2—5 верстъ, за исключенiемъ лишь раiоновъ, расположенныхъ ближе 5 верстъ отъ станцiй и разъѣздовъ, содѣйствiе къ скорѣйшему заселенiю которыхъ признано особенно желательнымъ. Независимо отъ огражденiя интересовъ лѣсного хозяйства страны временныя правила содержатъ и указанiя на необходимость предназначать часть уже отграниченныхъ подъ участки земель (10%—25%) въ запасъ для удовлетворенiя будущихъ государственныхъ потребностей въ землѣ, какъ то—для землеустройства старожиловъ, для промышленныхъ предпрiятiй и т. п.

Наивысшiй размѣръ отвода на одну душу мужского пола былъ опредѣленъ правилами 1893 г. въ 15 десятинъ; на практикѣ эта норма утратила, однако, характеръ предѣльной величины и представляетъ собою тотъ среднiй размѣръ земельнаго обезпеченiя, который повсемѣстно отводится переселенцамъ на одну душу мужского пола. Основанiемъ для такого надѣленiя послужила установленная еще при въ Бозѣ почивающемъ Императорѣ Николаѣ I 15-ти десятинная пропорцiя надѣловъ въ Сибири. Во всеподданнѣйшемъ же отчетѣ 1896 г. статсъ-секретаря Куломзина засвидѣтельствовано, что является совершенно необходимымъ обезпечить новоселовъ надѣломъ въ указанныхъ раз-

мѣрахъ, дабы предоставить имъ возможность заняться до разработки пашни, требующей иногда очень продолжительнаго времени, скотоводствомъ или другимъ подспорьемъ въ хозяйствѣ, причемъ установленіемъ принятаго земельнаго обезпеченія достигается только справедливое уравненіе въ условіяхъ жизни новоселовъ и старожиловъ. Тѣми же правилами 1893 г. на чиновъ землеустроительныхъ партій, при выборѣ мѣстъ для устройства поселеній, возложенъ отводъ земель для церквей и школъ на участкахъ, превышающихъ 2.000 десятинъ. Наряду съ установленіемъ общихъ руководящихъ началъ для дѣятельности партій, «временныя правила» опредѣляютъ и порядокъ работъ, поручая приведеніе въ извѣстность земель межевымъ техникамъ, проектированіе же участковъ—особымъ поземельно-устроительнымъ чинамъ и производителямъ работъ. Изготовленные послѣдними проекты вносятся на обсужденіе особыхъ временныхъ коммисій, разсматривающихъ ихъ съ точки зрѣнія пригодности участковъ для заселенія и соблюденія въ то же время интересовъ старожилаго населенія. По утвержденіи и окончательномъ разграниченіи переселенческіе участки поступаютъ въ вѣдѣніе крестьянскихъ начальниковъ, а запасные участки и вновь образованныя лѣсныя дачи сдаются мѣстному лѣсничему.

Охрана переселенческихъ участковъ.

Для огражденія лѣсныхъ насажденій на отмежеванныхъ, но еще не занятыхъ, переселенческихъ и запасныхъ участкахъ отъ истребленія старожилами, Комитетомъ съ 1894 года организована особая охрана, на которую ежегодно съ 1894 по 1899 г.г. были отпускаемы кредиты изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій, составившіе въ общей сложности 109.000 р. Благодаря указанному мѣропріятію, удалось своевременно прекратить самовольную порубку, распашку, сѣнокошеніе и другіе способы незаконнаго пользованія назначенными для водворенія переселенцевъ землями.

Общій характеръ дѣятельности временныхъ партій по образованію переселенческихъ участковъ въ 1893—1895 г.г.

Для землеотводныхъ работъ министерствомъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ были организованы 4 временныя поземельно-устроительныя партіи. Работы этихъ партій, а также дѣйствовавшаго уже ранѣе западно-сибирскаго переселенческаго отряда, въ теченіе перваго трехлѣтія 1893—1895 г.г. были преимущественно направлены на излюбленныя переселенцами земли Тобольской, Томской и Енисейской губерній и выразились въ

отводѣ 647 переселенческихъ и запасныхъ участковъ на 134.387 душъ м. п. въ этихъ губерніяхъ и 84 участковъ въ Степномъ краѣ. При этомъ выяснилась, съ одной стороны, возможность истощенія въ недалекомъ будущемъ непосредственно пригодныхъ для заселенія земель въ западной Сибири, а съ другой—затруднительность выдѣленія земель для колонизаціи въ Степномъ краѣ, какъ вслѣдствіе особыхъ мѣстныхъ естественныхъ условій, такъ и своеобразнаго характера землепользованія кочевого киргизскаго населенія.

Мѣропріятія Комитета Сибирской ж. д. по вопросу о расширеніи колонизаціонной площади въ Сибири.

Такимъ образомъ выяснилась для Комитета Сибирской желѣзной дороги необходимость командированія въ 1895 г. въ Сибирь особой коммисіи для изученія и общаго направленія работъ по образованію переселенческихъ и запасныхъ участковъ, которой и было поручено, между прочимъ, выяснить вопросы о мѣрахъ къ заселенію прилегающихъ къ желѣзной дорогѣ мѣстностей таежнаго и урманнаго характера, занятыхъ дѣвственнымъ лѣсомъ и болотами, и о расширеніи раіона работъ по заготовленію участковъ въ предѣлахъ Степныхъ областей, а равно разработать совмѣстно со Степнымъ генералъ - губернаторомъ программу естественно-историческаго и хозяйственно-статистическаго изслѣдованія Степного края.

Заключенія этой коммисіи и послужили основаніемъ для разработки предположеній о распространеніи колонизаціонныхъ мѣропріятій на полосу тайги и урмановъ, примыкающую съ сѣвера къ линіи желѣзной дороги, и на Степной край.

Обслѣдованіе таежныхъ пространствъ.

При обсужденіи вопроса о заселеніи тайги весной слѣдующаго 1896 г. въ подготовительной при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги коммисіи, послѣдняя пришла къ заключенію, что колонизація тайги должна идти постепенно при помощи піонеровъ - одиночекъ, разыскивающихъ среди лѣса отдѣльные клочки земли, болѣе или менѣе способные къ заведенію на нихъ хлѣбопашества, и затѣмъ уже обращающихъ сосѣднія площади въ культурное состояніе; для согласованія же интересовъ такихъ засельщиковъ тайги съ выгодами лѣсного казеннаго хозяйства—подготовительная коммисія находила необходимымъ организовать обслѣдованіе лѣсныхъ пространствъ въ предѣлахъ губерній Тобольской и Томской, а также Иркутскаго генералъ-губернаторства,

для опредѣленія внѣшнихъ границъ этихъ пространствъ и выдѣленія изъ нихъ особенно цѣнныхъ или защитныхъ лѣсныхъ площадей, не подлежащихъ заселенію.

Признавая несовмѣстимымъ съ интересами заселенія тайги выжидать окончанія этого общаго изслѣдованія, коммисія выработала правила вольнаго заселенія таежныхъ пространствъ, которыя были одобрены Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги и получили Высочайшее утвержденіе 27 апрѣля 1896 г.

Начавшееся въ 1896 г. изслѣдованіе таежныхъ и урманныхъ пространствъ не подтвердило, однако, предположеній объ общей непригодности ихъ для заселенія путемъ образованія участковъ. Изслѣдованіе это, производившееся въ западно-сибирскихъ губерніяхъ въ теченіе 1896—1897 г.г., а въ иркутскомъ генералъ-губернаторствѣ продолжающееся и понынѣ, охватило площадь свыше 14,000,000 дес., причемъ нерѣдко приводило къ открытію сотенъ тысячъ и даже милліоновъ десятинъ, удобныхъ подъ заселеніе на общемъ основаніи. Значительная часть такихъ земель и была обращена подъ переселенческіе и запасные участки, въ настоящее время въ большей своей части уже заселенные. Особеннаго успѣха въ этомъ отношеніи удалось достигнуть въ Тобольской губерніи, гдѣ подъ участки поступили обширныя таежныя и урманныя пространства системы р.р. Шиша и Туя, въ Тавдинскомъ краѣ и другія. Въ виду такихъ результатовъ лѣсныхъ обслѣдованій, повліявшихъ существенно на увеличеніе колонизаціонной площади, законъ 27 апрѣля 1896 г. о вольномъ заселеніи тайги не получилъ до сихъ поръ примѣненія на практикѣ, если не считать кратковременнаго опыта открытія для вольнаго заселенія мѣстности по верховьямъ р. Шиша, которая вскорѣ затѣмъ была предназначена для заселенія на общемъ основаніи и открытія таежнаго раіона въ Нижнеудинскомъ уѣздѣ, Иркутской губерніи, состоявшагося лишь въ іюнѣ 1901 года.

Въ настоящемъ 1903 году Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, въ виду постоянно увеличивающейся потребности въ землѣ для водворенія переселенцевъ, призналъ соотвѣтственнымъ ассигновать 1.000 р. на предварительное изслѣдованіе сѣверной

части Томской губерніи, извѣстной подъ названіемъ Нарымскаго края, заключающей въ себѣ площадь свыше 200.000 кв. верстъ.

Изслѣдованіе Степныхъ областей.

Въ заботахъ о расширеніи колонизаціоннаго фонда на счетъ мѣстностей Степного края, въ которомъ развитію работъ по заготовленію переселенческихъ участковъ представились особенныя препятствія въ характерѣ землепользованія мѣстнаго кочевого населенія, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги организовалъ естественно-историческое и хозяйственно-статистическое изслѣдованіе Степныхъ областей. Программа этого изслѣдованія составлена была въ Сибири особымъ совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ Степного генералъ-губернатора барона Таубе изъ 38 членовъ командированной туда коммисіи для изученія и общаго направленія хода работъ по образованію участковъ, а также и мѣстныхъ дѣятелей, прикосновенныхъ къ переселенческому дѣлу.

Основная задача экспедиціи, снаряженной лѣтомъ 1896 г. для производства этого изслѣдованія, состояла въ выясненіи экономическихъ условій жизни кочевого населенія Степного края и въ опредѣленіи на основаніи полученныхъ данныхъ нормъ необходимаго для киргизской семьи земельнаго довольствія, съ цѣлью выдѣленія изъ подъ кочевій площадей для образованія переселенческихъ участковъ безъ ущерба для киргизскаго землепользованія. Изслѣдованіе это было поставлено въ тѣсную связь съ производившимися въ Степномъ краѣ работами особыхъ гидротехническихъ партій, дававшихъ нужныя свѣдѣнія о степени обезпеченности изучаемыхъ мѣстностей водою, и сообразовалось съ трудами временныхъ партій по образованію участковъ, для облегченія работъ которыхъ экспедиціею подготовлялся соотвѣтственный матеріалъ. Попутно съ изслѣдованіемъ киргизскаго хозяйства изучались и самовольно образовавшіеся переселенческіе поселки, а равно поселки, основавшіеся на участкахъ, нарѣзанныхъ ранѣе образованія Комитета Сибирской жел. дор., въ цѣляхъ скорѣйшаго прочнаго устройства переселенцевъ такихъ поселковъ и согласованія ихъ земельныхъ нуждъ съ интересами киргизскаго населенія. Въ конечномъ результатѣ трудовъ экспедиціи, предполагающей закончить работы по изслѣдованію и разработкѣ матеріаловъ въ 1903 г., должно явиться изслѣдованіе всѣхъ уѣздовъ Акмолин-

ской, Семипалатинской и Тургайской областей за исключеніемъ въ послѣдней области двухъ уѣздовъ Тургайскаго и Иргизскаго.

Добытыя изслѣдованіемъ данныя по вопросу о возможной колонизаціи Степныхъ областей побудили въ 1897 г. Комитетъ Сибирской желѣзной дороги предоставить министерству земледѣлія и государственныхъ имуществъ производить образованіе переселенческихъ участковъ изъ земель, оказавшихся излишними для кочевниковъ, въ Акмолинской и Семипалатинской областяхъ. Дѣйствіе этого полномочія сверхъ названныхъ областей, въ которыхъ образованіе участковъ происходитъ въ раіонахъ, опредѣляемыхъ Степнымъ генералъ-губернаторомъ, было распространено съ 1898 г. и на Тургайскую область, гдѣ ближайшее опредѣленіе земель, подлежащихъ отводу подъ участки возложено на мѣстнаго военнаго губернатора. При этомъ для образованія участковъ, въ виду необходимости обезпеченія интересовъ кочевого населенія, допущены нѣкоторыя отступленія отъ «временныхъ правилъ» 1893 г., введенныя инструкціею, преподанною чинамъ временныхъ партій. Инструкція эта ограждаетъ неприкосновенность нѣкоторыхъ угодій, существенно важныхъ для хозяйства киргизовъ, какъ то: земель, занятыхъ зимними жилищами и расположенными въ ихъ близости защитными рощами и зимними пастбищами, а также площадей, орошенныхъ канавами (арыками). Установивъ нѣсколько видовъ такихъ неотчуждаемыхъ угодій, инструкція однако допускаетъ возможность изъятія ихъ изъ пользованія киргизовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда образованіе переселенческихъ участковъ могло бы быть иначе стѣснено. Въ такихъ случаяхъ установлено выдавать денежное вознагражденіе киргизамъ, смѣщаемымъ съ земель, занятыхъ ихъ зимними жилищами, съ предоставленіемъ имъ угодій въ другомъ мѣстѣ; подобное же правило примѣняется и къ отдѣльнымъ группамъ киргизовъ, угодья которыхъ подвергаются сокращенію до размѣровъ, низшихъ противъ необходимой нормы для ихъ хозяйственнаго обезпеченія.

Такимъ образомъ изслѣдованіе Степныхъ областей, на производство коего Комитетомъ съ 1896—1902 г.г. въ общей сложности отпущено 244.970 р., имѣетъ первостепенное значеніе въ качествѣ подготовительной работы для образованія переселенческихъ участ-

ковъ, открывая для заселенія обширные раіоны, остававшіеся закрытыми раньше для колонизаціи въ виду опасенія стѣснить кочевое населеніе.

Работы гидротехническихъ партій.

Чинамъ поземельно-устроительныхъ партій пришлось въ первые годы своей дѣятельности въ степныхъ мѣстностяхъ сталкиваться, кромѣ препятствій, заключающихся въ неизслѣдованности быта кочевниковъ, съ затрудненіями совершенно иного рода, вызванными неблагопріятными для колонизаціи гидрографическими условіями нѣкоторыхъ раіоновъ, прорѣзываемыхъ желѣзнодорожною линіею; сюда относятся главнымъ образомъ придорожныя части Ишимской и Барабинской степей, изъ которыхъ первая отличается бѣдностью наружныхъ прѣсныхъ водъ, а вторая, наоборотъ, изобилуетъ болотами и представляется въ естественномъ своемъ видѣ совершенно непригодною для заселенія. Съ цѣлью устраненія этихъ затрудненій Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, въ засѣданіи 3 мая 1895 г., положилъ предпринять гидротехническое изслѣдованіе упомянутыхъ мѣстностей.

На основаніи данныхъ, добытыхъ начатыми въ 1895 же году гидротехническими изслѣдованіями, былъ выработанъ общій планъ урегулированія водъ въ ближайшихъ къ Сибирской желѣзной дорогѣ частяхъ Акмолинской области, Тобольской и Томской губерній. Руководствуясь этимъ планомъ, партіи гидротехниковъ, образованныя министерствомъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ на средства, отпущенныя Комитетомъ изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій Сибирской желѣзной дороги, предприняли, подъ общимъ руководствомъ генералъ-лейтенанта Жилинскаго (начальника отдѣла земельныхъ улучшеній въ министерствѣ земледѣлія и государственныхъ имуществъ.), рядъ обводнительныхъ и осушительныхъ работъ, имѣющихъ цѣлью, помимо расширенія колонизаціонной площади, также оздоровленіе и вообще улучшеніе участковъ, уже занятыхъ переселенцами.

Въ первое время по сформированіи гидротехническихъ партій дѣятельность ихъ была сосредоточена въ населенныхъ раіонахъ и носила характеръ преимущественно обводнительный. Это вызывалось необходимостью безотлагательнаго удовлетворенія потребности въ водѣ переселенцевъ Степного края, изъ коихъ многіе

осѣвшіе на неподготовленныхъ для водворенія участкахъ, за отсутствіемъ прѣсной питьевой воды, собирались покинуть ихъ, несмотря на произведенныя затраты и доброкачественность земли. Наиболѣе удобнымъ способомъ обводненія оказалось использованіе подземныхъ водъ путемъ устройства колодцевъ, которыхъ въ Акмолинской области и въ Тобольской и Томской губерніяхъ было поставлено 1235 на 168 переселенческихъ участкахъ. Въ нѣкоторыхъ же мѣстностяхъ, за недостаткомъ внутреннихъ водъ, пришлось прибѣгнуть къ пользованію наружными, посредствомъ устройства плотинъ, прудовъ и водосливныхъ канавъ съ распредѣлительными шлюзами.

Къ 1901 году устройствомъ колодцевъ и другихъ обводнительныхъ сооруженій было достигнуто болѣе или менѣе надежное обезпеченіе населенія водою, причемъ населеніе, ободренное сооруженіемъ казенныхъ колодцевъ, мало-по-малу устроило значительное число дополнительныхъ колодцевъ своими силами.

Съ открытіемъ для заселенія новыхъ, болѣе отдаленныхъ отъ линіи желѣзной дороги степныхъ раіоновъ, начались гидротехническія и гидрогеологическія изысканія на участкахъ, еще не заселенныхъ, съ цѣлью выясненія степени благонадежности ихъ водоснабженія. Изысканія эти находятся въ тѣсной связи съ производящимся въ Степномъ краѣ естественно-историческимъ и хозяйственно-статистическимъ изслѣдованіемъ и заключаются въ возможно точномъ опредѣленіи рельефа мѣстности, мѣстонахожденія и качества наружныхъ водъ нивеллировкою послѣднихъ и опредѣленіемъ скорости ихъ теченія.

Наконецъ, кромѣ этихъ работъ, чинами гидротехническихъ партій производятся въ послѣдніе годы общія и рекогносцировочныя изысканія, имѣющія ближайшею цѣлью какъ розысканіе пригодныхъ въ водномъ отношеніи новыхъ колонизаціонныхъ раіоновъ, такъ и выясненіе обезпеченности водою земель, уже намѣченныхъ подъ нарѣзку. Изысканія эти ведутся въ Акмолинской, Семипалатинской и Тургайской областяхъ и состоятъ въ осмотрѣ мѣстностей, регистраціи и изученіи наружныхъ водъ въ рѣкахъ и озерахъ, въ барометрическомъ опредѣленіи высотъ водораздѣловъ и долинъ, а также въ попутномъ изученіи почвы и растительности изслѣдуемой мѣстности.

Одновременно съ обводнительными работами, чинами гидротехническихъ партій было приступлено къ осушенію Барабинской степи въ предѣлахъ Каинскаго уѣзда Томской губерніи, гдѣ Сибирская желѣзная дорога пролегала на протяженіи около 200 верстъ по рѣдко населенной вдоль стараго почтоваго тракта исключительно болотистой мѣстности. На первую очередь поставлено было осушеніе средней полосы Барабы, непосредственно прилегающей къ линіи желѣзной дороги, между станціями Каинскъ и Дупленская, и достигающей на югѣ озера Чаны и границы Барнаульскаго уѣзда, а на сѣверѣ простирающейся до озера Убинскаго и сплошныхъ урмановъ, общею площадью въ 1.300.000 дес. Работы эти заключаются въ расчисткѣ и исправленіи рѣкъ, бассейновъ р. Оми и оз. Чаны, съ проложеніемъ сѣти каналовъ для открытія свободнаго выхода водамъ, запертымъ въ болотистыхъ котловинахъ, и для урегулированія движенія водъ, не имѣющихъ надлежащаго стока вслѣдствіе большой засоренности рѣчныхъ руселъ. Общая длина вырытыхъ съ 1895—1902 г.г. включительно каналовъ достигла $1132{,}_{24}$ вер.; кромѣ того за это же время произведены расчистки рѣкъ (Каргата, Чулыма и др.) на протяженіи 173 вер., сооружено 64 деревянныхъ моста, проложены дороги, построено 95 колодцевъ и $375{,}_{97}$ погон. саж. гатей для доступа къ водѣ въ существующихъ, но недоступныхъ озерахъ.

Чинами партій производятся наблюденія надъ уровнемъ рѣкъ, метеорологическія наблюденія и, для ускоренія процесса перерожденія болотной растительности въ луговую, раннею весной выжигаются болота. Результатомъ всѣхъ перечисленныхъ работъ является общее пониженіе грунтовыхъ водъ, оздоровленіе мѣстности и обращеніе болотистыхъ пространствъ въ удобныя для хлѣбопашества угодья и сѣнокосные луга, на площади въ 1.300.000 десятинъ, составляющей территорію четырехъ волостей Каинскаго уѣзда. На этой площади нарѣзано уже до 445.535 дес. переселенческихъ участковъ, предназначенныхъ для водворенія на нихъ 29.700 душъ м. п., и большею частью, уже заселенныхъ въ раіонахъ, гдѣ ранѣе были непроходимыя болота, покрытыя въ иныхъ мѣстахъ камышемъ до 2 саж. вышиною.



Работы по осушенію Барабинской степи. Нивеллировка.



Работы по осушенію Барабинской степи. Сооруженіе канала.

Т-во Голике и Вильборгъ.

Надзоръ за гидротехническими сооруженіями.

Оконченныя гидротехническія сооруженія съ 1897 г. находились въ вѣдѣніи крестьянскихъ начальниковъ для распредѣленія надзора за исправнымъ ихъ содержаніемъ между сельскими обществами, которыя черезъ своихъ сельскихъ властей обязаны были наблюдать за правильнымъ пользованіемъ всѣми общественными водохранилищами. Однако, вслѣдствіе полной неподготовленности крестьянскихъ начальниковъ и должностныхъ лицъ общественныхъ сельскихъ правленій къ возложенной на нихъ задачѣ, требующей спеціальныхъ, чисто техническихъ знаній, мѣра эта не достигала своей цѣли и пользованіе названными сооруженіями часто было до такой степени неправильно, что угрожало приведеніемъ ихъ въ полную негодность. Въ виду этого, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, въ засѣданіи 21 февраля 1901 г., призналъ необходимымъ для сохраненія въ исправности осушительныхъ и обводнительныхъ сооруженій и для правильнаго пользованія ими командировать гидротехниковъ, отпустивъ въ распоряженіе министра внутреннихъ дѣлъ для этой цѣли въ теченіе 1901 и 1902 г.г.—17.000 рублей.

Въ настоящемъ году Комитетъ поручилъ министру внутреннихъ дѣлъ озаботиться разработкою особыхъ правилъ о надзорѣ за гидротехническими сооруженіями въ Сибири и въ Степномъ краѣ для представленія, затѣмъ, проекта такихъ правилъ на уваженіе Государственнаго Совѣта.

На производство гидротехническихъ работъ за 1895—1902 г.г. Комитетомъ ассигновано въ общей сложности 2.234.572 р.

Общіе результаты работъ по образованію переселенческихъ участковъ.

Изслѣдованіе тайги и урмановъ, изученіе естественно-историческихъ и хозяйственныхъ условій степныхъ областей и гидротехническія работы существенно повліяли на общій ходъ работъ по заготовленію переселенческихъ участковъ, расширивъ колонизаціонную площадь Сибири далеко къ сѣверу—въ полосу тайги и урмановъ и на югъ—въ предѣлы степныхъ кочевій киргизовъ и давъ возможность не только удовлетворить постоянному спросу переселенцевъ на земли, но, благодаря увеличенію личнаго состава поземельно-устроительныхъ партій, идти даже впереди этого спроса и имѣть изъ года въ годъ переходящій запасъ заготовленныхъ свободныхъ душевыхъ долей. Обыкновенно запасъ этотъ состав-

ляетъ не менѣе 100.000 душ. долей (не считая запасныхъ участковъ), что вполнѣ соотвѣтствуетъ обычному годовому спросу на нихъ со стороны переселенцевъ.

Общій способъ образованія переселенческихъ участковъ состоитъ въ сформированіи ихъ на нѣсколько десятковъ или сотенъ душевыхъ долей въ одномъ общемъ отрубѣ, каковой порядокъ, разсчитанный на господствующее въ Сибири общинное землевладѣніе, является вполнѣ удовлетворительнымъ для водворенія громаднаго большинства переселенцевъ.

Для тѣхъ же крестьянъ новоселовъ, которые, водворившись при общинномъ владѣніи, впослѣдствіи, по ознакомленіи съ мѣстными условіями, обнаруживаютъ стремленіе устроиться хуторскими участками, въ 1900 г. совѣщаніемъ, бывшимъ подъ предсѣдательствомъ А. Н. Куломзина, были выработаны особыя правила о подворномъ и хуторскомъ устройствѣ на переселенческихъ участкахъ и для производства работъ по разбивкѣ послѣднихъ на хуторскіе и подворные отрубы содержатся на средства, отпускаемыя съ 1900 г. Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги, особые землемѣры. Кромѣ того, чинамъ поземельно-устроительныхъ партій поручено непригодныя, по незначительности своей для водворенія поселками, пространства обращать въ особые хуторскіе отрубы, размѣромъ не болѣе 60 дес. на семью.

Площадь земель, обращенная поземельно-устроительными партіями за время съ 1893—1902 г.г. включительно подъ участки, какъ переселенческіе, такъ и запасные, составляетъ 8.263.135 дес. съ 442.413 душевыми долями.

По губерніямъ и областямъ эти участки распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

	Число участковъ.	Общая площадь.	Число душевыхъ долей.
Тобольская	552	1.672.484	84.602
Томская	405	1.574.336	84.122
Енисейская	465	1.521.941	89.213
Иркутская	56	249.937	15.141
Акмолинская. . . .	266	1.760.882	97.325
Тургайская	77	599.379	38.167
Приморская	237	884.176	33.843

Число переселенцевъ, водворенныхъ на казенныхъ земляхъ съ 1893 по 1903 г.г., достигаетъ въ Сибири 611.500 д. об. пола.

По губерніямъ, водворенные до 1902 г.,переселенцы распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Губерніи и области.	Число водворенныхъ душъ муж. пола.
Тобольская	63.151
Томская	58.999
Енисейская	50.390
Иркутская	3.745
Акмолинская	70.945
Тургайская.	16.000
Приморская	10.000

Такимъ образомъ наибольшее число переселенцевъ, водворившихся на заготовленныхъ участкахъ, приняла Тобольская губернія и Акмолинская область, наименьшее—Иркутская губернія. Причины, опредѣлявшія собою размѣры вселенія переселенцевъ въ ту или другую губернію или область, заключались какъ въ сравнительной близости послѣднихъ къ Европейской Россіи, такъ и въ большей или меньшей доступности образованныхъ участковъ для заселенія и разработки. Совмѣстное дѣйствіе обоихъ этихъ факторовъ въ томъ же направленіи и объясняетъ собою преимущественное водвореніе переселенцевъ въ Тобольской губерніи и Акмолинской области, тогда какъ въ Иркутской губерніи, наиболѣе отдаленной отъ Европейской Россіи, вселеніе—незначительно, такъ какъ здѣсь переселенцамъ приходится сталкиваться съ суровыми естественными условіями и наибольшею трудностью при обращеніи участковъ подъ культуру.

При распредѣленіи же всѣхъ образованныхъ за 1893 г. участковъ на три группы, по характеру ихъ хозяйственныхъ условій—на степные, лѣсные и участки смѣшаннаго, лѣсисто-степнаго типа, окажется, что первое мѣсто по успѣшности заселенія (т. е. по % отношенію занятыхъ переселенцами душевыхъ долей къ общему числу заготовленныхъ долей) занимаютъ степ-

ные участки, какъ наиболѣе подходящіе къ раіонамъ выхода главной массы переселенцевъ (т. е. черноземной полосѣ), второе—участки смѣшанные, и послѣднее—чисто лѣсные участки.

Переселенцы разселились въ Сибирскихъ губерніяхъ различнымъ образомъ. Такъ, въ Тобольской губ. (уѣзды Тюкалинскій и Ишимскій), въ Томской губ. (уѣзды Томскій, Каинскій и Маріинскій) и въ Енисейской губ. (уѣзды Красноярскій и Канскій) новое населеніе восполнило промежутки между отдаленными другъ отъ друга селеніями старожиловъ. Этимъ путемъ, по свѣдѣніямъ на 1 января 1901 года, было образовано всего 840 поселковъ съ 248.784 душами об. пола, изъ коихъ на Тобольскую губернію приходится 95.868 душъ об. пола въ 257 поселкахъ, на Томскую губ. 114.996 душъ об. пола въ 389 поселкахъ и на Енисейскую губ.—37.920 душъ об. пола въ 194 поселкахъ.

Въ Минусинскій уѣздъ Енисейской губ. новое населеніе нахлынуло ранѣе образованія переселенческихъ участковъ и поэтому здѣсь переселенцы, по большей части, приселились къ старожильческимъ поселкамъ, къ надѣламъ которыхъ Комитету Сибирской желѣзной дороги впослѣдствіи пришлось, одновременно съ образованіемъ новыхъ участковъ, допустить дополнительную прирѣзку земли. Всего въ Минусинскомъ уѣздѣ по 1 января 1901 года образовано 52 новыхъ поселка съ населеніемъ въ 17.580 душъ об. пола.

Такой же характеръ имѣло и переселеніе въ Уссурійскій край.

Акмолинская область, вслѣдствіе очень ограниченнаго количества русскаго населенія и казаковъ въ образованныхъ еще въ 70-хъ годахъ генералъ-губернаторомъ Западной Сибири, генералъ-адъютантомъ Казнаковымъ, притрактовыхъ поселкахъ, была совершенно отчуждена отъ вліянія русской культуры. Теперь же, со времени колонизаторской дѣятельности Комитета Сибирской желѣзной дороги, основано въ разсматриваемой области 171 новыхъ поселковъ, съ русскимъ населеніемъ въ 125.580 душъ об. пола, и выстроено въ этихъ поселкахъ на средства, отпущенныя Комитетомъ изъ фонда Имени Императора Александра III, 49 церк-

вей, изъ коихъ въ 40 храмахъ уже совершается богослуженіе, 3 церкви ожидаютъ освященія и 6 церквей заканчиваются постройкой.

Благодаря указаннымъ мѣропріятіямъ, страна въ настоящее время обращена въ русскую землю и начальство можетъ управлять Акмолинской областью независимо отъ киргизскаго населенія.

Благосостояніе переселенцевъ въ Сибири замѣтно растетъ и крѣпнетъ въ зависимости отъ давности устройства ихъ на новыхъ мѣстахъ. Такъ, напримѣръ, по послѣднимъ имѣющимся свѣдѣніямъ о матеріальномъ благосостояніи переселенцевъ къ 1900 г. видно, что въ Томской губерніи посѣвная площадь въ среднемъ на семью по губерніи достигла 2,5 дес., причемъ на величину этой цифры, въ сторону ея уменьшенія, вліяютъ, главнымъ образомъ, незначительные размѣры запашекъ новоселовъ прихода послѣднихъ лѣтъ и, въ особенности, ничтожныя запашки переселенцевъ, пришедшихъ въ 1900 г., число семей коихъ составляетъ 13% отъ общаго числа зарегистрированныхъ по губерніи переселенческихъ семействъ. Благосостояніе же переселенцевъ, сидящихъ на новыхъ мѣстахъ Томской губ. пять и болѣе лѣтъ значительно выше, такъ, напримѣръ, засѣянная площадь у новоселовъ, образовавшихъ въ 1888—1892 г.г. поселокъ Мальцевскій, Судженской волости Томскаго уѣзда, достигала въ 1900 г. 18,7 дес. на семью.

По Тобольской губерніи приходилось въ 1900 г. въ среднемъ на семью всего 4,6 дес. посѣва, причемъ число семей новоселовъ, пришедшихъ въ 1900 г. и имѣющихъ самую незначительную запашку, составляетъ 5% общаго числа переселенческихъ семей Тобольской губерніи. Наибольшимъ же благосостояніемъ въ губерніи отличаются новоселы, образовавшіе въ 1895—1900 г.г. поселокъ Ярославскій, Тюкалинскаго уѣзда, Атрачинской волости, и у которыхъ на семью приходится 23,5 дес. земли подъ посѣвомъ.

Тѣ же данныя по Енисейской губ. показываютъ, что на семью въ среднемъ приходилось въ 1900 г. 3,7 дес. посѣва, причемъ пришедшихъ въ 1900 г. семей и обладавшихъ поэтому особенно

малыми посѣвами, насчитывалось до 20% общаго числа переселенческихъ семействъ въ Енисейской губ. Наибольшая посѣвная площадь оказывается по даннымъ 1900 г. въ Канскомъ уѣздѣ въ участкѣ Тырбыльскомъ, населенномъ въ 1894—1900 г.г. и въ которомъ на семью приходится 12,3 дес. подъ хлѣбомъ. Въ Минусинскомъ уѣздѣ у переселенцевъ, образовавшихъ въ Ермаковской волости въ 1892—1900 г.г. новый поселокъ Полтавскій, площадь земли подъ посѣвомъ доходитъ до 13,1 дес. на семью.

О высокой степени благосостоянія, которой достигаютъ прибывшіе въ Акмолинскую область крестьяне, даже при условіи сравнительно непродолжительнаго тамъ пребыванія, свидѣтельствуютъ данныя, приведенныя въ приложеніи ко всеподданнѣйшему отчету статсъ-секретаря А. Н. Куломзина по поѣздкѣ его въ Сибирь въ 1896 г.; изъ данныхъ этихъ видно, напримѣръ, что за 22 года хозяйства въ Балкашинской волости, Кокчетавскаго уѣзда, въ поселкѣ Владимірскомъ, образованномъ въ 1874 г. и доселявшемся еще въ 1888 г., обычное явленіе составляетъ посѣвъ въ 30 дес. и болѣе (до 100 дес.) на семью, причемъ общій запасъ хлѣба на 73 двора этого поселка въ 1896 г. выражался въ размѣрѣ 500.000 пудовъ хлѣба въ зернѣ. Въ поселкѣ же Балкашинскомъ той же волости, состоящемъ изъ 169 дворовъ и образованномъ въ 1878—1898 г.г., запасъ зерноваго хлѣба къ 1896 г. достигалъ 200.000 пудовъ. Однако среднее число десятинъ посѣва на семью по всей Акмолинской области въ 1900 г. не превышало 5,9 дес., что объясняется образованіемъ здѣсь за послѣднее время цѣлаго ряда новыхъ поселковъ съ еще только что начинающимся хозяйствомъ.

До проведенія Сибирской желѣзной дороги населеніе осѣдало преимущественно по теченію рѣкъ, между которыми остаются обширныя заселяемыя нынѣ пустынныя пространства.

Какъ можно видѣть изъ приводимыхъ данныхъ объ отношеніи количества новаго населенія (по свѣдѣніямъ 1900 г.) къ общей площади занятыхъ имъ уѣздовъ, несмотря на переселенческую волну, охватившую значительное количество удобныхъ сибирскихъ земель, плотность населенія въ Сибири представляется еще ничтожною.

ГУБЕРНІИ И ОБЛАСТИ.	У Ѣ З Д Ы.	Число кв. верстъ.	Число душъ всего населенія на кв. вер.	Число душъ переселенцевъ на кв. вер.
Томская губернія.	Каинскій	68.667 1)	1,7 2)	0,7
	Маріинскій	65.805 1)	1,4 2)	0,4
	Томскій	232.210 1)	0,5 2)	0,1
Тобольская губернія.	Тюкалинскій	46.853	5,0	1,4
	Туринскій	67.691	1,0	—
	Ишимскій.	38.088	7,6	0,7
	Тарскій	71.542,1	2,6	0,4
Акмолинская область.	Омскій	38.313 1)	2,4	0,3
	Петропавловскій	58.847,6 1)	2,6	0,6
	Кокчетавскій	61.891,7 1)	2,8	0,8
	Атбасарскій	116.482,8 1)	0,7	0,08
	Акмолинскій.	193.345,1 1)	0,7	0,05
Семипалатинская область.	Семипалатинскій	63.681,9 1)	2,2	0,03
	Устъ-Каменогорскій . .	41.444,7 1)	2,3	0,06
Енисейская губернія.	Канскій	70.962,7	1,6	0,4
	Ачинскій	51.485,7	1,6 2)	0,4
	Минусинскій.	77.641	2,4	0,2
	Красноярскій	19.024	4,1	0,2
Иркутская губернія.	Балаганскій	37.315,1	4,0	0,006
	Нижнеудинскій.	106.823,6	0,4 2)	0,006

1) Площадь суши, безъ значительныхъ водныхъ пространствъ.

2) По свѣдѣніямъ 1893 года.

Водворенiе переселенцевъ.

Совмѣстно съ обсужденiемъ въ 1893 г. порядка образованiя переселенческихъ участковъ Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги былъ разсмотрѣнъ и вопросъ о водворенiи переселенцевъ на этихъ участкахъ. Признавая дѣйствовавшiя правила общаго переселенческаго закона 1889 г. вполнѣ соотвѣтствующими намѣченной ими цѣли упорядоченiя переселенiй, Комитетъ полагалъ необходимымъ лишь обезпечить успѣшное примѣненiе этихъ правилъ подлежащими органами мѣстной администрацiи. Въ этихъ видахъ проектированы были соотвѣтствующiя постановленiя, въ силу которыхъ водворенiе и устройство переселенцевъ на новыхъ мѣстахъ было возложено на мѣстныя учрежденiя по крестьянскимъ дѣламъ; предположенiя эти получили Высочайшее утвержденiе, 13 iюня 1893 г., въ видѣ «временныхъ постановленiй о расширенiи предметовъ вѣдомства учрежденiй по крестьянскимъ дѣламъ въ Тобольской и Томской губернiяхъ», причемъ въ губернiяхъ Енисейской и Иркутской обязанности по водворенiю переселенцевъ были возложены временно на особыхъ чиновъ по назначенiю Иркутскаго генералъ-губернатора, а въ Акмолинской области на уѣздныхъ начальниковъ или особыхъ чиновъ, назначаемыхъ Степнымъ генералъ-губернаторомъ. Во исполненiе этого положенiя Комитета, въ Енисейской губернiи были уже въ 1893 г. учреждены должности особыхъ переселенческихъ чиновниковъ, которымъ было поручено, между прочимъ, и дѣло водворенiя переселенцевъ. Въ 1898—1901 г.г. функцiи по водворенiю и устройству сибирскихъ новоселовъ были отнесены къ обязанностямъ вновь учрежденныхъ въ 4-хъ сибирскихъ губернiяхъ и Степныхъ областяхъ крестьянскихъ начальниковъ.

Въ видахъ облегченiя для указанныхъ лицъ ихъ обязанностей по водворенiю переселенцевъ, которыя осложняются общими ихъ функцiями по крестьянскому дѣлу, переселенческое управленiе за послѣднiе годы командируетъ на средства, отпускаемыя Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги, особыхъ чиновниковъ въ помощь тѣмъ изъ крестьянскихъ начальниковъ, которые завѣдываютъ наиболѣе тяжелыми для заселенiя участками [1]).

[1]) Въ настоящемъ 1903 году въ помощь крестьянскимъ начальникамъ было командировано въ Сибирь 11 чиновниковъ особыхъ порученiй переселенческаго управленiя.



Работы партіи по образованію переселенческихъ участковъ въ Тарскихъ урманахъ Тобольской губ.



Переселенческій поселокъ Могунскій въ Иркутской губ.

Т-во Р. Голике и А. Вильборгъ.

Согласно временнымъ постановленіямъ 1893 г. обязанности крестьянскихъ начальниковъ по водворенію переселенцевъ заключаются прежде всего въ заботахъ о томъ, чтобы отводимые послѣднимъ участки дѣйствительно удовлетворяли своему назначенію, съ какою цѣлью они участвуютъ во временныхъ коммисіяхъ по образованію переселенческихъ и запасныхъ участковъ, пользуясь правомъ заявленія особаго мнѣнія, переносящаго дѣла на разсмотрѣніе губернскаго учрежденія. Далѣе, по передачѣ окончательно образованныхъ участковъ этимъ должностнымъ лицамъ, они обязаны охранять эти участки отъ постороннихъ захватовъ.

При устройствѣ переселенцами новыхъ селеній на указанныхъ межевыми чинами въ натурѣ мѣстахъ, крестьянскіе начальники обязаны надзирать за соблюденіемъ требованій Устава Строительнаго о проведеніи улицъ, объ оставленіи извѣстныхъ промежутковъ между постройками въ видахъ противопожарныхъ и т. п. Къ дальнѣйшимъ обязанностямъ крестьянскихъ начальниковъ относится веденіе особыхъ списковъ переселенцевъ, съ подробнымъ объясненіемъ состава водворенныхъ семействъ, учета занятыхъ и свободныхъ по каждому участку долей, а равно и представленіе этихъ и другихъ подобныхъ свѣдѣній въ губернскія крестьянскія учрежденія и казенныя палаты; наконецъ, на помянутыхъ должностныхъ лицахъ лежитъ и обязанность сношеній, по окончательномъ заселеніи переселенческаго участка, со старшимъ производителемъ работъ межевыхъ партій о выдачѣ переселенцамъ акта объ отводѣ казенной земли. Независимо отъ такого участія въ устройствѣ переселенцевъ при ихъ водвореніи, на крестьянскихъ начальниковъ, въ силу временныхъ постановленій 1893 г., возложены и заботы о дальнѣйшемъ хозяйственномъ преуспѣяніи осѣвшихъ на участкахъ переселенцевъ, выражающіяся въ представленіи въ губернскія крестьянскія учрежденія ходатайствъ переселенцевъ о выдачѣ имъ ссудъ на домообзаводство и обсѣмененіе полей, съ данными о хозяйственномъ положеніи просителей и заключеніемъ по существу ходатайства.

Высшею апелляціонною инстанціею для крестьянскихъ начальниковъ является общее присутствіе губернскаго управленія

(въ Акмолинской области—областное управленіе), къ обязанностямъ коихъ относится какъ разсмотрѣніе и разрѣшеніе, въ подлежащихъ случаяхъ, представленій крестьянскихъ начальниковъ по вопросамъ, связаннымъ съ водвореніемъ переселенцевъ, такъ и разрѣшеніе жалобъ переселенцевъ по тому же предмету. Въ связи съ этимъ на губернскія учрежденія возлагается и общій надзоръ за ходомъ водворенія переселенцевъ въ губерніи и ежегодное представленіе свѣдѣній по этому предмету въ министерство внутреннихъ дѣлъ.

Пользуясь подробными свѣдѣніями, доставляемыми крестьянскими начальниками, о числѣ находящихся въ ихъ раіонахъ свободныхъ долей, командируемые въ Сибирь для надзора за ходомъ переселенія на линіи Сибирской желѣзной дороги переселенческіе чиновники имѣютъ возможность направлять переселенцевъ на тотъ или другой участокъ, объясняя кратчайшій путь для слѣдованія и указывая того крестьянскаго начальника, къ которому слѣдуетъ обратиться съ просьбою о водвореніи.

Согласно общему порядку, прибывшіе въ Сибирь переселенцы могутъ или водворяться на заготовленныхъ участкахъ, причемъ самовольные на основаніи закона 15 апрѣля 1896 г. въ томъ лишь случаѣ, если таковые участки имѣются въ свободномъ распоряженіи министерства внутреннихъ дѣлъ, или приселяться къ обществамъ старожиловъ. Такое приселеніе, однако, въ силу Высочайше утвержденнаго 12 апрѣля 1897 г. положенія Комитета Сибирской желѣзной дороги допускается лишь съ согласія крестьянскихъ начальниковъ, не разрѣшающихъ приселенія тамъ, гдѣ земли оказывается недостаточно для пользованія самого общества.

Перечисленіе переселенцевъ по мѣстамъ ихъ водворенія.

При водвореніи переселенцевъ на новыхъ мѣстахъ весьма важное значеніе имѣетъ моментъ ихъ перечисленія въ число крестьянъ той губерніи, гдѣ они поселяются; совершеніе этого акта влечетъ за собою прекращеніе формальной связи новоселовъ съ прежними обществами, что въ свою очередь ограничиваетъ для нихъ возможность возвращенія на родину. Еще болѣе существеннымъ представляется значеніе перечисленія для самовольныхъ переселенцевъ, такъ

какъ съ этого момента они освобождаются отъ дальнѣйшаго платежа податей по оставленнымъ обществамъ; поэтому промедленіе въ совершеніи этого акта имѣло бы для нихъ послѣдствіемъ накопленіе недоимокъ по прежнимъ мѣстамъ жительства, уплата которыхъ для нихъ обязательна.

Въ виду этого правительствомъ было обращаемо особое вниманіе на достиженіе возможно скораго причисленія новоселовъ къ новымъ обществамъ, перечисленіе же самовольныхъ переселенцевъ нынѣ, въ силу закона 15 апрѣля 1896 г., производится упрощеннымъ способомъ, безъ требованія отъ нихъ увольнительныхъ свидѣтельствъ отъ прежнихъ обществъ. Такой же порядокъ перечисленія введенъ Высочайше утвержденнымъ, 12 апрѣля 1897 г., положеніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги и для переселенцевъ, приселяющихся къ обществамъ старожиловъ.

Предупрежденіе случаевъ оставленія переселенцами мѣстъ ихъ новаго водворенія.

Принимая мѣры къ ускоренію акта перечисленія переселенцевъ, Комитетъ въ то же время счелъ необходимымъ достигнуть возможнаго уменьшенія случаевъ самовольнаго оставленія уже перечисленными переселенцами мѣстъ ихъ новаго водворенія. Въ силу того-же положенія Комитета, отъ 12 апрѣля 1897 г., оставившіе свои надѣлы переселенцы лишаются права на новое надѣленіе землею; покинутые же ими земельные участки по истеченіи трехъ лѣтъ со времени оставленія ихъ, считаются свободными для водворенія новыхъ переселенцевъ, а общества, къ которымъ были приписаны таковые, ушедшіе съ своихъ надѣловъ переселенцы, по истеченіи того же срока освобождаются отъ недоимокъ за нихъ по казеннымъ и земскимъ повинностямъ. Согласно Высочайше утвержденному, 25 іюня 1903 г., положенію Комитета Сибирской желѣзной дороги допущено, въ случаѣ необходимости сокращеніе вышеуказаннаго трехлѣтняго срока, съ разрѣшенія подлежащихъ начальниковъ губерній или областей, по удостовѣреніи крестьянскимъ начальникомъ или замѣняющимъ его лицомъ, что самовольно ушедшіе переселенцы завѣдомо забросили отведенныя имъ земли.

Обратные переселенцы.

Съ другой стороны Комитетъ обратилъ вниманіе и на необходимость оказанія помощи тѣмъ изъ новоселовъ, которые послѣ безуспѣшныхъ попытокъ устроиться на новыхъ мѣстахъ неизбѣжно должны были предпринимать обратный путь на родину зачастую,— какъ напр. было въ 1901 и 1902 г.г., подъ вліяніемъ неурожаевъ, не давшихъ имъ въ Сибири возможности окрѣпнуть въ хозяйственномъ отношеніи. Высочайше утвержденнымъ, 29 іюня 1899 г., положеніемъ Комитета предоставлено министру внутреннихъ дѣлъ разрѣшать, по ходатайствамъ мѣстныхъ властей, новоселамъ сибирскихъ губерній и степныхъ областей возвращеніе въ ихъ прежнія сельскія общества въ Европейской Россіи безъ предварительнаго полученія пріемныхъ приговоровъ отъ этихъ обществъ и съ переводомъ по мѣсту ихъ жительства числящихся на переселенцахъ недоимокъ и полученныхъ ими отъ казны пособій на ихъ личную отвѣтственность.

Матеріальная помощь, оказываемая переселенцамъ при ихъ устройствѣ въ Сибири. Организація выдачи переселенцамъ ссудъ.

Независимо отъ обезпеченія земельныхъ нуждъ новоселовъ широкой постановкой дѣла заготовленія участковъ, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги озаботился и оказаніемъ переселенцамъ матеріальнаго содѣйствія, въ видахъ скорѣйшаго и прочнаго устройства ихъ на новыхъ мѣстахъ и доставленія имъ возможности въ самомъ непродолжительномъ времени сдѣлаться исправными плательщиками податей. Выдача переселенцамъ пособій при ихъ водвореніи была установлена еще въ началѣ 40-хъ г.г. XIX столѣтія, причемъ порядокъ, принятый дореформеннымъ «Уставомъ о благоустройствѣ въ казенныхъ селеніяхъ», сохранялся до 1866 г., когда по всеподданнѣйшему докладу государственнаго контролера и министра финансовъ состоялось Высочайшее повелѣніе о неназначеніи на будущее время постоянныхъ кредитовъ на переселеніе крестьянъ по смѣтамъ министерствъ государственныхъ имуществъ и внутреннихъ дѣлъ, съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ возникновенія надобности испрашивались лишь особые кредиты въ установленномъ на это порядкѣ. Примѣненіе этихъ правилъ на практикѣ не представляло въ 60-хъ и 70-хъ г.г. неудобствъ, въ виду сравнительно весьма ограниченныхъ въ то время размѣровъ переселеній въ Сибирь.

Необходимость ежегоднаго ассигнованія особыхъ суммъ на вспомоществованіе переселенцамъ выяснилась только въ началѣ

80-хъ г.г. вмѣстѣ съ увеличеніемъ напряженности переселенческаго движенія, а съ 1884 г. начали отпускаться по смѣтамъ министерства внутреннихъ дѣлъ кредиты, изъ которыхъ переселенцамъ выдавались ссуды и безвозвратныя пособія какъ переселенческими чиновниками, командированными въ нѣкоторые изъ городовъ, лежавшихъ на пути слѣдованія переселенцевъ, такъ и органами мѣстной сибирской администраціи. Распредѣленіе этихъ пособій между отдѣльными семьями не могло быть вполнѣ правильнымъ уже вслѣдствіе затруднительности для администраціи, не стоявшей достаточно близко къ переселенческому дѣлу, узнать дѣйствительную потребность переселенцевъ, ходатайствовавшихъ о ссудахъ.

Послѣ изданія общаго переселенческаго закона 1889 г., подтвердившаго для нуждающихся переселенцевъ право на полученіе ссудъ на хозяйственное устройство и домообзаведеніе, въ 1891 г. министерствомъ внутреннихъ дѣлъ были преподаны правила для руководства мѣстнымъ учрежденіямъ, въ силу которыхъ выдача переселенцамъ ссудъ на первоначальное обзаведеніе была въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ поставлена въ зависимость отъ разрѣшенія министерства, причемъ высшій размѣръ подобныхъ ссудъ былъ опредѣленъ въ 200 р. на семью. Между тѣмъ, при ограниченности кредитовъ, отпускавшихся на содѣйствіе переселенцамъ, приведенныя правила не могли обезпечить предоставленія правильной и своевременной помощи значительно возросшему въ началѣ 90-хъ г.г. числу переселенцевъ. Это обстоятельство и обратило на себя особое вниманіе Комитета Сибирской желѣзной дороги, признавшаго въ одномъ изъ первыхъ своихъ засѣданій возможнымъ придать всѣмъ мѣропріятіямъ по оказанію помощи переселенцамъ значительно болѣе широкую постановку, съ отнесеніемъ расходовъ по этому предмету на фондъ вспомогательныхъ предпріятій, связанныхъ съ постройкою Сибирской желѣзной дороги; вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ, Высочайше утвержденнымъ, 13 іюня 1893 г., положеніемъ, возложилъ предварительное разсмотрѣніе указанныхъ вопросовъ на подготовительную при немъ коммисію. Составленныя послѣднею «временныя правила о пособіяхъ отъ правительства нуждаю-

щимся семействамъ переселяющихся съ установленнаго разрѣшенія», получившія Высочайшее утвержденіе по положенію Комитета 5 іюня 1894 г. и подвергшіяся пересмотру затѣмъ въ 1896, 1899 и 1903 г.г., согласно требованіямъ постоянно измѣняющихся условій переселенческаго дѣла, подробно опредѣляютъ какъ виды и размѣры пособій, такъ и порядокъ ихъ выдачи и возврата.

Согласно этимъ правиламъ переселенцамъ, слѣдующимъ съ установленнаго разрѣшенія въ Сибирь и Степное генералъ-губернаторство и водворяющимся въ этихъ мѣстностяхъ, могутъ быть оказываемы пособія отъ Правительства: а) выдачею путевыхъ ссудъ; б) выдачею ссудъ на хозяйственное устройство, а именно: на возведеніе жилищъ, продовольствіе, обсѣмененіе полей и домообзаводство, и в) безвозмезднымъ отпускомъ изъ казенныхъ дачъ лѣснаго матеріала для построекъ. Всѣ перечисленныя ссуды составляютъ долгъ государственному казначейству всѣхъ членовъ получившаго ссуду семейства, выплачиваемый безъ процентовъ и пеней; при этомъ для болѣе прочнаго и успѣшнаго водворенія переселенцевъ, признано, что на выдаваемыя переселенцамъ ссуды не могутъ быть обращаемы ни казенныя, ни частныя взысканія.

При опредѣленіи размѣровъ ссудъ принято было въ руководство то соображеніе, что выдаваемыя пособія должны быть достаточны для оказанія поддержки среднему по состоятельности переселенцу, но отнюдь не столь значительны, чтобы выходцы изъ Европейской Россіи могли разсчитывать устроить свое благосостояніе въ Сибири лишь благодаря правительственной помощи. Согласно сему, предѣльная величина домообзаводственной ссуды на семью опредѣлена въ 150 р. въ Приамурскомъ генералъ-губернаторствѣ и 100 р. въ остальныхъ мѣстностяхъ Сибири и въ Степномъ краѣ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда на переселенческихъ участкахъ не имѣется строеваго лѣса въ количествѣ, достаточномъ для возведенія построекъ, переселенцамъ могутъ быть безвозмездно отпускаемы лѣсные матеріалы изъ ближайшихъ къ ихъ участку казенныхъ дачъ, въ размѣрѣ не свыше 200 строевыхъ деревъ и 50 жердей на дворъ, и сверхъ того, для бань по 20 и для гуменъ и ригъ до 60 деревъ.

Право полученія ссудъ еще въ 1894 г. было распростра-

нено Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги на самовольныхъ переселенцевъ, въ виду соображеній о необходимости предоставить и этой категоріи новоселовъ возможность скорѣйшаго и прочнаго домообзаводства и такимъ образомъ содѣйствовать развитію и среди этихъ переселенцевъ тѣхъ же платежныхъ и экономическихъ силъ, какія пріобрѣтаютъ переселенцы, идущіе по разрѣшенію. Далѣе, въ 1897 г. Комитетомъ были утверждены предположенія статсъ-секретаря Куломзина, изложенныя во всеподданнѣйшемъ отчетѣ его по поѣздкѣ въ Сибирь лѣтомъ 1896 г., о необходимости расширенія круга новоселовъ, имѣющихъ право на полученіе ссудъ, включеніемъ сюда лицъ, приселяющихся къ поселкамъ старожиловъ. Нынѣ переселенцы эти получаютъ ссуды въ половинномъ размѣрѣ противъ водворяющихся на новыхъ участкахъ.

Выдача ссудъ переселенцамъ при ихъ водвореніи до послѣдняго времени производилась губернскими или областными учрежденіями, вѣдающими переселенческое дѣло; нынѣ же, въ силу Высочайше утвержденнаго, 25 іюня 1903 г., положенія Комитета Сибирской ж. д., эти функціи поручены уѣзднымъ съѣздамъ крестьянскихъ начальниковъ, выдающимъ ссуды по представленіямъ крестьянскихъ начальниковъ или другихъ замѣняющихъ ихъ лицъ, завѣдывающихъ водвореніемъ переселенцевъ.

Порядокъ выдачи означенныхъ ссудъ обставленъ такимъ образомъ, чтобы въ оказаніи необходимыхъ пособій не ощущалось задержки, въ каковыхъ видахъ дѣла о разрѣшеніи ссудъ разсматриваются названными учрежденіями внѣ очереди.

Съ цѣлью же безпромедлительнаго оказанія помощи новоселамъ крестьянскимъ начальникамъ предоставлено право выдавать, по своему усмотрѣнію, ссуды изъ отпускаемыхъ имъ уѣздными съѣздами авансовъ, не дожидаясь полученія соотвѣтственныхъ разрѣшеній, тотчасъ по прибытіи переселенцевъ на мѣсто. Высшій размѣръ такихъ первоначальныхъ пособій опредѣленъ въ 50 р. на семью.

Правила о ссудахъ вмѣняютъ въ особую обязанность начальниковъ сибирскихъ губерній наблюденіе за цѣлесообразнымъ расходованіемъ кредитовъ, отпущенныхъ на выдачу ссудъ, и за

назначеніемъ ссудъ въ мѣрѣ дѣйствительной потребности; крестьянскимъ же чиновникамъ порученъ надзоръ за правильнымъ употребленіемъ переселенцами выданныхъ имъ ссудъ.

Для возврата ссудъ въ видѣ срочныхъ ежегодныхъ взносовъ опредѣленъ одинъ общій 10 лѣтній срокъ, исчисляемый по истеченіи 5 льготныхъ лѣтъ со времени выдачи; въ случаяхъ же, заслуживающихъ особаго уваженія, предоставлено губернскимъ и областнымъ учрежденіямъ удлинять сроки возврата до 20 лѣтъ, а равно разрѣшать отсрочки отдѣльныхъ взносовъ. При этомъ, въ цѣляхъ огражденія интересовъ казны по возврату выданныхъ переселенцамъ ссудъ, министерству внутреннихъ дѣлъ Комитетомъ было рекомендовано принять мѣры къ тому, чтобы мѣстныя власти всегда имѣли въ виду необходимость, съ одной стороны, внушать переселенцамъ, чтобы они не растрачивали своего достоянія, пріобрѣтеннаго ими при помощи правительства, а съ другой—наблюдать, въ мѣрѣ предоставленныхъ закономъ средствъ, за сохраненіемъ этого имущества въ цѣлости.

При опредѣленіи размѣровъ ассигнованій, потребныхъ для оказанія пособій переселенцамъ, въ первые годы принимались въ разсчетъ лишь тѣ виды ссудъ, которые были установлены общимъ переселенческимъ закономъ 1889 г. и упоминались въ правилахъ, введенныхъ въ 1894 г. для сибирскихъ переселенцевъ. Между тѣмъ постепенное развитіе переселенческаго движенія, въ связи съ разселеніемъ переселенцевъ по районамъ съ разнообразными естественными условіями (какъ то: въ полосѣ тайги и урмановъ и въ Степномъ краѣ), вызвало уже въ 1897 г. необходимость включенія въ общее количество ассигнованій на предметъ выдачи ссудъ особыхъ кредитовъ, для оказанія переселенцамъ такихъ пособій, которыя хотя не были предусмотрѣны въ соотвѣтственныхъ узаконеніяхъ, но представляли по своему существу ближайшее сходство съ ссудами общаго типа, будучи лишь приспособлены къ тѣмъ или другимъ мѣстнымъ условіямъ водворенія переселенцевъ.

Для подобнаго рода вспомоществованій, оказываемыхъ обществамъ или группамъ новоселовъ, подготовительною при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги коммисіею составлены особыя «правила

о выдачѣ ссудъ на общеполезныя надобности», которыми установлена выдача ссудъ на устройство обводнительныхъ, осушительныхъ и дорожныхъ сооруженій, на постройку общественныхъ зданій, на пожарную охрану сельскихъ строеній и на сельскохозяйственныя улучшенія и предпріятія. Правила эти получили Высочайшее утвержденіе по положенію Комитета Сибирской желѣзной дороги 15 іюня 1902 г.; тѣмъ же положеніемъ Комитета министру внутреннихъ дѣлъ предоставлено выдавать на упомянутыя потребности въ исключительныхъ случаяхъ безвозвратныя пособія въ предѣлахъ ассигнуемыхъ Комитетомъ на этотъ предметъ суммъ. Общая сумма ежегодно, съ 1894 г., отпускавшихся Комитетомъ кредитовъ на выдачу пособій переселенцамъ достигла весьма значительныхъ размѣровъ—12.106.811 р.

По вопросу же о распредѣленіи ссудъ между новоселами изъ новѣйшихъ статистическихъ данныхъ обнаруживается, что изъ общаго числа 74.886 семей, водворенныхъ на казенныхъ земляхъ Сибири въ 1.275 поселкахъ (безъ Семирѣченской и Приморской областей), получили ссуды 64.892 семьи, т. е. около 87% всѣхъ семей, причемъ средній размѣръ ссуды составляетъ 90 р. 80 коп. на семью.

Не ограничиваясь детальной разработкой правилъ о денежныхъ пособіяхъ для новоселовъ, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги обратилъ особое вниманіе и на практиковавшееся еще въ началѣ 90-хъ годовъ въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Сибири воспособленіе переселенцамъ натурою, т. е. путемъ снабженія ихъ необходимыми предметами хозяйственнаго обихода. Распространеніе такихъ предметовъ въ переселенческихъ поселкахъ, признанное Комитетомъ крайне желательнымъ въ видахъ поднятія среди нихъ земледѣльческой культуры, встрѣчалось однако съ весьма существеннымъ препятствіемъ, а именно—съ крайне недостаточнымъ въ Сибири числомъ складовъ, гдѣ переселенцы могли бы пріобрѣтать такіе предметы по сравнительно невысокимъ цѣнамъ. Съ цѣлью устраненія такихъ препятствій, Комитетомъ въ 1895 году были отпущены средства въ распоряженіе министра земледѣлія и государственныхъ имуществъ на сооруженіе въ Сибири центральныхъ складовъ сельскохозяйственныхъ орудій и сѣмянъ, и въ

Сельско-хозяйственные склады.

распоряженіе министра внутреннихъ дѣлъ на организацію въ волостяхъ филіальныхъ отдѣленій такихъ складовъ. Въ началѣ слѣдующаго года были преподаны и руководящія правила для дѣятельности такихъ складовъ, въ которыхъ заключалось требованіе, чтобы дѣятельность складовъ сводилась лишь къ доставленію новоселамъ наиболѣе необходимыхъ для ихъ хозяйства предметовъ и отнюдь не принимала характера торговыхъ операцій. Въ 1897 г. рѣшено было передать всѣ сооруженные склады, въ видахъ объединенія ихъ дѣятельности, въ вѣдѣніе одного министерства внутреннихъ дѣлъ, поручивъ непосредственное завѣдываніе складами, находящимися на линіи Сибирской желѣзной дороги, надворному совѣтнику Станкевичу, завѣдывавшему переселенческимъ движеніемъ въ западной Сибири. Въ связи съ такой реорганизаціей складовъ находится замѣтное развитіе ихъ дѣятельности; къ 1902 году число ихъ возросло до 19, не считая отдѣленій и алтайскихъ складовъ, устроенныхъ С.-Петербургскимъ обществомъ для вспомоществованія переселенцамъ; склады эти обслуживаютъ населеніе всѣхъ важнѣйшихъ земледѣльческихъ раіоновъ западной и средней Сибири и Степного генералъ-губернаторства, за исключеніемъ лишь крайнихъ сѣверныхъ и южныхъ окраинъ Сибири. Развитіе складовъ, которые, судя по оборотамъ, должны окупить всѣ расходы по ихъ организаціи, вездѣ идетъ на встрѣчу насущнымъ потребностямъ новоселовъ, ослабляя зависимость послѣднихъ отъ старожилаго населенія, у котораго имъ приходилось пріобрѣтать неудобныя старыя орудія на невыгодныхъ условіяхъ, между тѣмъ какъ въ складахъ новоселамъ выдаются усовершенствованныя орудія по заводскимъ цѣнамъ, съ незначительною надбавкою, въ кредитъ—въ зачетъ полагающихся имъ ссудъ на домообзаводство. Для обезпеченія наилучшаго качества орудій, поступающихъ въ склады, послѣдніе опредѣляютъ пригодность ихъ путемъ *состязаній* между поставляющими ихъ фирмами. *Объ успѣшной дѣятельности сельскохозяйственныхъ складовъ свидѣтельствуютъ данныя о проданныхъ ими орудіяхъ, а именно съ 1893 г. ими продано 24.857 плуговъ, 25.622 сабана, 2.619 сѣнокосилокъ, 3.006 жатвенныхъ машинъ, 534 молотилки и 2.118 конныхъ грабель, на общую сумму 3.651.400 р.*, *причемъ лишь за*



Артельная маслодѣльня въ Тюкалинскомъ уѣздѣ, Тобольской губерніи.



Складъ сельско-хозяйственныхъ орудій въ г. Курганѣ.

Т-во Р. Голике и А. Вильборгъ.

8 мѣсяцевъ 1902 г. получено чистой прибыли 150.088 р. 60 к.

Весьма удачною оказалась организованная въ 1901 г. администраціею закупка хлѣба для перепродажи по дешевымъ цѣнамъ переселенцамъ въ мѣстахъ, пораженныхъ недородомъ; мѣра эта замѣтно уменьшила вдоль линіи цѣны на хлѣбъ и парализовала спекуляцію.

Лѣсные заготовки и склады.

Въ безлѣсныхъ мѣстностяхъ выдача ссудъ на устройство жилищъ не всегда достигала своей цѣли, такъ какъ новоселы принуждены были пріобрѣтать лѣсъ отъ частныхъ лицъ по дорогой цѣнѣ и притомъ нерѣдко плохого качества. Для устраненія такихъ невыгодныхъ условій Комитетъ Сибирской желѣзной дороги озаботился возможно полнымъ удовлетвореніемъ потребности переселенцевъ въ лѣсномъ матеріалѣ. На отпущенныя Комитетомъ средства, въ суммѣ 140.000 р., съ 1896 года была организована хозяйственная заготовка лѣса въ казенныхъ дачахъ Тобольской и Томской губерній и устроены склады для продажи и выдачи въ ссуду нуждающимся переселенцамъ лѣсныхъ матеріаловъ по заготовительной цѣнѣ. Завѣдываніе этими складами поручено было чинамъ лѣсного вѣдомства и крестьянскимъ начальникамъ, причемъ на первыхъ была возложена чисто техническая часть дѣла, а именно—заготовка и доставка лѣса въ склады и продажа за наличныя деньги, на вторыхъ же дальнѣйшія операціи складовъ, какъ то: опредѣленіе количества лѣса, необходимаго для выдачи переселенцамъ, самая выдача лѣса въ ссуду и т. п. На этихъ началахъ склады функціонировали въ теченіе 1897—1899 г.г.; съ конца же 1899 г. общее руководство дѣятельностью ихъ передано переселенческому управленію, причемъ на обязанности чиновъ лѣсного вѣдомства остались исключительно заготовка лѣса и его сплавъ, а всѣ остальныя операціи возложены на крестьянскихъ начальниковъ и чиновниковъ по переселенческимъ дѣламъ. Дѣятельность названныхъ складовъ имѣетъ весьма важное значеніе въ дѣлѣ устройства новоселовъ: уменьшая для нихъ потребность въ наличныхъ деньгахъ при домообзаведеніи и въ то же время избавляя многихъ изъ переселенцевъ отъ необходимости проживать первое время по водвореніи въ землянкахъ, при крайне не-

благопріятныхъ условіяхъ для здоровья. Въ лѣсныхъ складахъ за время съ 1899 г. по 1903 годъ было заготовлено: 238.287 бревенъ, 84.305 жердей и 10.000 досокъ, изъ которыхъ по 1 августа текущаго года переселенцамъ было продано: 101.881 бревно, 45.500 жердей и 10.000 досокъ.

Озабочиваясь оказаніемъ новоселамъ матеріальнаго содѣйствія въ наиболѣе тяжкое для нихъ первое время по водвореніи, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги принялъ также рядъ мѣръ, направленныхъ къ общему упорядоченію условій хозяйства крестьянъ-переселенцевъ и, въ частности, къ предупрежденію хищнической эксплоатаціи ими естественныхъ богатствъ страны. Въ послѣднемъ отношеніи особенно обращала на себя вниманіе нерасчетливая вырубка новоселами лѣсовъ, входящихъ въ составъ ихъ земель. Такое неумѣлое обращеніе сибирскаго населенія съ лѣсными богатствами влекло за собою истощеніе лѣсныхъ насажденій въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, значительно повліявшее на ухудшеніе условій веденія земледѣльческаго хозяйства. Въ видахъ упорядоченія лѣсного хозяйства, Высочайше утвержденнымъ, 22 іюня 1900 г., положеніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги постановлено было отводить на переселенческихъ участкахъ особые лѣсные надѣлы по расчету не свыше 3 дес. на душу мужского пола, а въ слѣдующемъ 1901 году выработаны были подготовительною коммисіею и утверждены Комитетомъ [1]) особыя правила, опредѣляющія порядокъ пользованія этими лѣсными надѣлами.

Согласно этимъ правиламъ, обязательный для всѣхъ членовъ общества или поселка порядокъ пользованія лѣснымъ надѣломъ, съ соблюденіемъ какъ границъ его, такъ и количества ежегодной рубки, назначаемыхъ при образованіи участковъ лѣсными чинами, опредѣляется путемъ соотвѣтственнаго сельскаго или селеннаго приговора въ первый же годъ по образованіи сельскаго общества изъ водворенныхъ на участкѣ переселенцевъ. Въ видахъ сохраненія лѣсныхъ насажденій отъ истощенія, превышеніе устанавливаемой такимъ путемъ площади ежегодной рубки допускается правилами только съ разрѣшенія мѣстныхъ учрежденій по крестьянскимъ

[1]) Выс. утв., 17 Декабря 1901 г., положеніе Комитета Сибирской желѣзной дороги.

дѣламъ и лишь при условіи уменьшенія заготовки въ послѣдующіе годы. Съ тою же цѣлью въ правила эти включено постановленіе объ ограниченіи или даже полномъ прекращеніи рубки на надѣлахъ сильно разрѣженныхъ или поросшихъ слишкомъ молодымъ лѣсомъ, съ правомъ пользованія въ такихъ случаяхъ лишь сухостоемъ, валежникомъ и т. п., а также постановленіе о необращеніи лѣсныхъ надѣловъ въ другія земельныя угодья и о воспрещеніи продажи на такихъ надѣлахъ лѣса на корню.

Наблюденіе за лѣсными надѣлами и за порядкомъ пользованія ими возложено на крестьянскихъ начальниковъ или замѣняющихъ ихъ лицъ и на должностныхъ лицъ крестьянскаго общественнаго управленія.

Улучшеніе общихъ условій быта новоселовъ.

Въ дальнѣйшихъ заботахъ объ успѣшномъ устройствѣ переселенцевъ Комитетомъ были принимаемы мѣры и къ улучшенію общихъ условій ихъ существованія. Въ этомъ отношеніи прежде всего обратила на себя вниманіе Комитета неудовлетворительная постановка врачебнаго дѣла въ Сибири, вслѣдствіе которой населеніе даже при острыхъ заболѣваніяхъ оставалось безъ медицинской помощи, между тѣмъ, какъ отсутствіе локализаціонныхъ мѣръ вызывало широкое распространеніе инфекціонныхъ болѣзней. Въ видахъ устраненія этихъ крайне неблагопріятныхъ для новоселовъ обстоятельствъ, нынѣ, по иниціативѣ Комитета, повсюду въ Сибири увеличенъ контингентъ врачебнаго персонала, а равно и вообще усилены средства по врачебной помощи населенію.

Затѣмъ Комитетъ отпустилъ кредиты на покрытіе расходовъ, вызванныхъ командированіемъ въ Сибирь партій Краснаго Креста для борьбы съ эпидеміей тифа въ нѣкоторыхъ вновь возникшихъ переселенческихъ поселкахъ, а равно и на организацію глазной помощи вдоль линіи желѣзной дороги.

Дѣятельность глазного отряда, организованнаго въ февралѣ 1900 г. на благотворительныя средства, выразилась за 9 мѣсяцевъ въ оказаніи помощи болѣе чѣмъ 9.000 больнымъ, причемъ однѣхъ глазныхъ операцій произведено было около 3.500.

Въ связи съ улучшеніемъ врачебнаго дѣла въ Сибири, Комитетъ озаботился также предупрежденіемъ гибельныхъ для благосостоянія новоселовъ послѣдствій вліянія недородовъ хлѣбовъ.

Для достиженія этой цѣли, Комитетъ, распространивъ дѣйствіе продовольственнаго устава на осѣдлое населеніе степныхъ областей, предоставилъ министру внутреннихъ дѣлъ войти въ установленномъ порядкѣ съ представленіемъ объ образованіи въ этихъ областяхъ продовольственныхъ капиталовъ, а также озаботиться устройствомъ хлѣбозапасныхъ магазиновъ; какъ уже было указано выше, сельскимъ обществамъ новоселовъ для сооруженія этихъ магазиновъ выдаются нынѣ особыя ссуды.

Изъ другихъ попеченій Комитета объ устройствѣ новоселовъ слѣдуетъ прежде всего отмѣтить заботы о распространеніи въ ихъ поселкахъ огнеупорныхъ построекъ и введеніе въ Степномъ краѣ «Положенія о взаимномъ губернскомъ страхованіи», примѣнительно къ порядку, дѣйствующему въ губерніяхъ: Тобольской, Томской и Енисейской.

Проведеніе дорогъ и изслѣдованія торфяныхъ болотъ.

Сюда же относятся и проведеніе, на отпущенные Комитетомъ кредиты (210.000 р.), колесныхъ дорогъ къ отдаленнымъ переселенческимъ поселкамъ, расположеннымъ въ таежныхъ мѣстностяхъ, а также изысканія торфяныхъ болотъ, съ цѣлью предоставленія сибирскимъ новоселамъ и старожилому мѣстному населенію удобнаго и недорогого топлива. Изысканія эти обнаружили въ уѣздахъ Курганскомъ, Ишимскомъ, Тюкалинскомъ и Ялуторовскомъ Тобольской губерніи и въ Петропавловскомъ Акмолинской области 108 болотъ общей площадью въ 3.000 дес., съ запасомъ торфяной массы въ 4.880.000 куб. саж. Изслѣдованныя болота оказались вполнѣ пригодными для разработки и производившіеся въ послѣднее время опыты въ этомъ направленіи, имѣвшіе цѣлью ознакомленіе населенія съ элементарными пріемами добыванія торфа, его храненія и употребленія на топливо въ русскихъ печахъ, настолько заинтересовали мѣстныхъ крестьянъ, что нѣкоторые изъ нихъ возбудили ходатайство о предоставленіи имъ участковъ торфяныхъ болотъ для самостоятельной выработки. Въ виду такихъ благопріятныхъ результатовъ, торфяныя работы будутъ продолжены и въ будущемъ. Для организаціи трудовой помощи пострадавшему отъ неурожая переселенческому населенію Сибири, Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги въ концѣ 1901 г. было отпущено въ распоряженіе Комитета попечи-

тельства о домахъ трудолюбія и работныхъ домахъ 15.000 руб. изъ благотворительнаго фонда для вспоможенія нуждающимся переселенцамъ. Эти средства были употреблены инспекторомъ при Комитетѣ попечительства, въ званіи камеръ-юнкера Евреиновымъ на проведеніе въ Томской губерніи 113 вер. дорогъ на вновь образуемые въ таежныхъ пространствахъ переселенческіе участки, причемъ въ руки населенія при среднемъ дневномъ заработкѣ рабочаго въ 87 коп. поступило $93^1/_2\%$ всей затраты и лишь $6^1/_2\%$ составили накладные расходы и стоимость матеріаловъ.

Не ограничиваясь оказаніемъ содѣйствія успѣшному устройству новоселовъ въ Сибири, Комитетъ озаботился и удовлетвореніемъ наиболѣе насущныхъ духовныхъ потребностей новоселовъ устройствомъ во вновь возникающихъ поселкахъ церквей и школъ. По Высокому почину Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги и съ соизволенія въ Бозѣ почившаго Императора Александра III, при канцеляріи Комитета Министровъ былъ открытъ пріемъ пожертвованій на образованіе капитала, которому впослѣдствіи было присвоено названіе фонда Имени Императора Александра III, для постройки въ раіонѣ Сибирской желѣзной дороги церквей и школъ. Первымъ жертвователемъ былъ въ 1894 г. о. Іоаннъ Кронштадтскій. Притокъ такихъ пожертвованій какъ денежными средствами, такъ и предметами церковнаго обихода начался съ апрѣля 1894 г. и доставилъ къ 1 августа 1903 г. весьма значительную сумму въ 1.823.137 р. Завѣдываніе этимъ фондомъ возложено на подготовительную при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги коммисію, причемъ расходованіе суммъ фонда подчинено ревизіонному надзору государственнаго контроля. Сооруженіе церквей и школъ.

На средства, собранныя пожертвованіями въ фондъ (который былъ усиленъ переведенными въ него въ 1897—1902 г.г. изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій 150.000 р.), была предпринята постройка и оказано пособіе сооруженію 218 церквей, изъ которыхъ 146 уже освящены, а также приступлено къ сооруженію 184 школъ, изъ которыхъ 17 находятся въ постройкѣ; въ школахъ этихъ нынѣ обучается до 8.000 дѣтей. Крайне важное въ общегосударственномъ и культурномъ отношеніи значеніе этихъ сооруженій было засвидѣтельствовано во всеподданнѣйшемъ отчетѣ

по поѣздкѣ въ Сибирь въ 1896 г. А. Н. Куломзина, указывавшаго на весьма неблагопріятныя условія, въ которыхъ находятся въ Сибири переселенцы, привыкшіе на родинѣ къ близкому общенію съ церковью и легко могущіе подъ вліяніемъ мѣстной обстановки сдѣлать шагъ назадъ въ своемъ духовномъ развитіи.

Начавшись постройкою церквей и при нихъ школъ и причтовыхъ домовъ, преимущественно, при главнѣйшихъ станціяхъ желѣзной дороги, гдѣ въ такихъ сооруженіяхъ ощущалась особенная потребность какъ переселенцами окрестныхъ поселковъ, такъ и мѣстными желѣзнодорожными служащими и рабочими, церковно-школьное строительство быстро распространилось по всему раіону Сибирской желѣзной дороги, охвативъ и такія мѣстности, какъ Забайкальская область, гдѣ еще не наблюдается притока переселенцевъ и гдѣ возведеніе церквей и школъ преслѣдуетъ, главнымъ образомъ, поддержаніе и распространеніе православія и русской культуры среди языческаго инородческаго населенія.

Успѣшному ходу предпринятыхъ сооруженій и снабженію церквей предметами церковнаго почитанія и обихода въ значительной мѣрѣ содѣйствуетъ то вниманіе и живой интересъ, съ которыми изволитъ относиться къ нуждамъ церковнаго и школьнаго строительства въ Сибири Августѣйшій Предсѣдатель Комитета Сибирской желѣзной дороги, пожаловавшій для сибирскихъ церквей, изъ хранившихся въ Зимнемъ дворцѣ запасовъ, серебро на утварь, изъ котораго было отлито 64 комплекта послѣдней, и, кромѣ того, повелѣвшій отпустить изъ артиллерійскихъ складовъ около 20.000 пуд. мѣди латуни, изъ которой было отлито 93 звона колоколовъ. Дѣло просвѣщенія сибирскихъ новоселовъ неоднократно удостоивалось Монаршаго вниманія. Такъ, напримѣръ: на всеподданнѣйшемъ отчетѣ о состояніи Томской губерніи за 1895 годъ противъ упоминанія о недостаткѣ въ церквахъ и школахъ для переселенческихъ селеній, Его Императорскому Величеству благоугодно было Собственноручно начертать: «**Вопросъ о постройкѣ церквей въ Сибири, въ особенности въ новыхъ поселкахъ, очень близокъ Моему сердцу**».

Въ 1897 г. на всеподданнѣйшемъ докладѣ управляющаго дѣлами Комитета Сибирской желѣзной дороги о томъ, что число

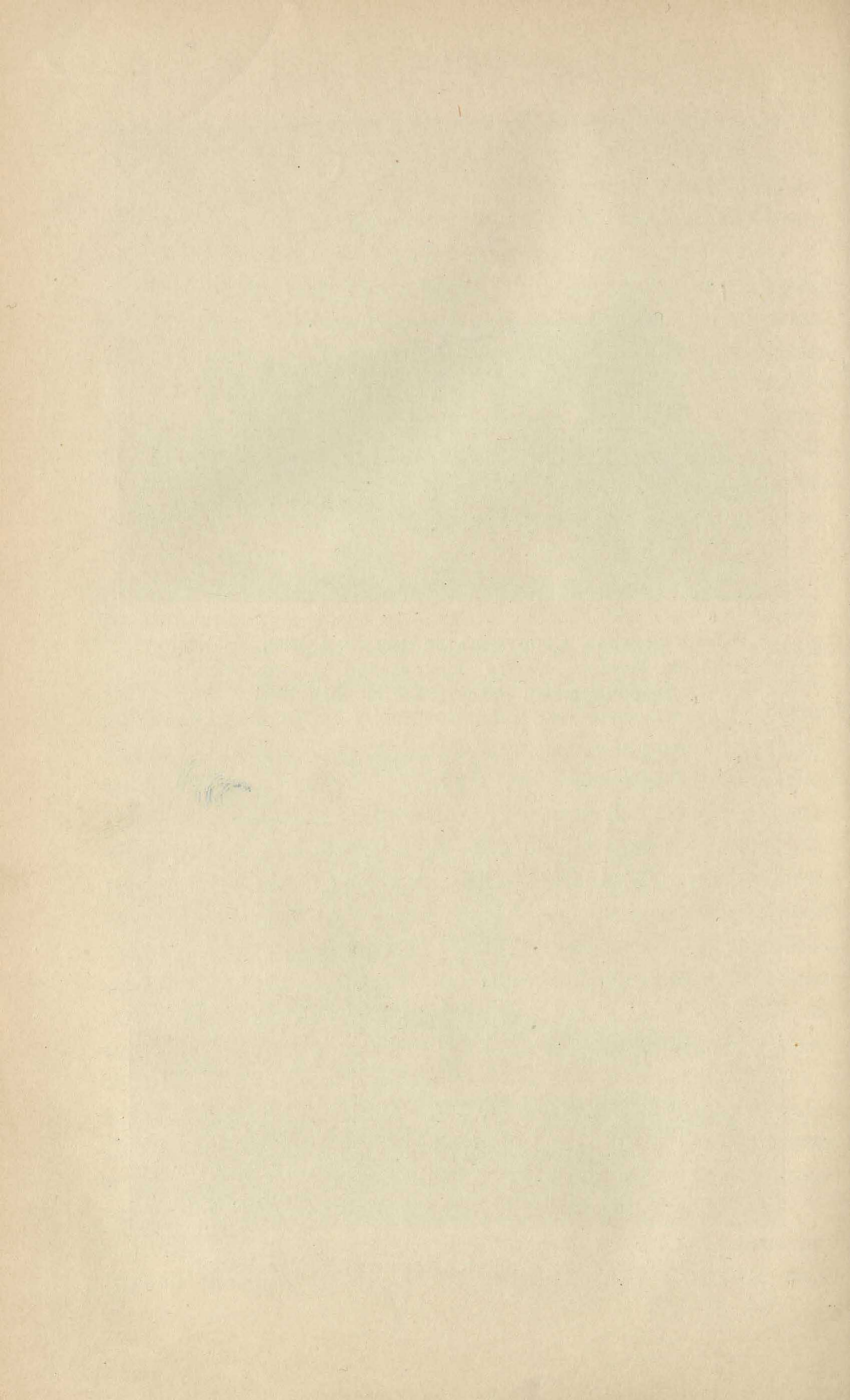


Вагонъ-церковь. Сооруженъ во имя св. Ольги, въ честь Великой Княжны Ольги Николаевны и освященъ въ **Высочайшемъ** присутствіи 11 іюля 1896 г.



Церковь при ст. Татарка. Освящена 27 Мая 1897 г.

Т-во Р. Голике и А. Вильборгъ.



пожертвованій, поступившихъ въ фондъ Имени Императора Александра III за январь и февраль того же года, дало возможность приступить почти одновременно къ постройкѣ двадцати новыхъ храмовъ, послѣдовала Высочайшая Его Императорскаго Величества отмѣтка:

«Искренно радуюсь столь обильнымъ пожертвованіямъ на святое дѣло сооруженія церквей и при нихъ школъ въ раіонѣ Сибирской желѣзной дороги. Надѣюсь на скорое завершеніе предпринятыхъ построекъ».

Въ томъ же 1897 г. на телеграмму статсъ-секретаря Куломзина о состоявшейся въ его присутствіи 1 августа этого года закладкѣ церкви при ст. Хилокъ Забайкальской желѣзной дороги, Его Величество соизволилъ Всемилостивѣйше отвѣтить: **«Закладка первой церкви на Забайкальской дорогѣ Меня искренно радуетъ».**

На представленномъ управляющимъ дѣлами Комитета Сибирской желѣзной дороги на благовоззрѣніе Государя Императора экземплярѣ отчета о положеніи церковнаго и школьнаго строительства въ раіонѣ Сибирской желѣзной дороги къ 1 января 1899 г. Его Императорскому Величеству благоугодно было Собственноручно начертать: **«Сердечное спасибо всѣмъ ревнителямъ этого дорогого Мнѣ дѣла. Да развивается оно съ помощью Всевышняго!»**

Освѣдомившись изъ всеподданнѣйшаго доклада статсъ-секретаря Куломзина о значительномъ количествѣ недостроенныхъ церквей въ Сибири и о томъ, что, вслѣдствіе уменьшенія пожертвованій въ фондъ Имени Императора Александра III, не хватаетъ средствъ на окончаніе этихъ церквей, Государь Императоръ Всемилостивѣйше соизволилъ на означенномъ докладѣ Собственноручно начертать 5 февраля 1901 года:

«Жертвую 15 тысячъ на достройку нѣсколькихъ церквей въ Сибири».

Вниманіе къ нуждамъ церковнаго строительства въ Сибири было оказываемо и другими членами Августѣйшей семьи. Такъ, Государынею Императрицею Александрой Ѳеодоровной были пожертвованы ризы для священническаго облаченія и предметы церковнаго обихода для 54 церквей, а вдовствующая Императрица Марія Ѳеодоровна соизволила принести въ даръ образъ св. Маріи Магдалины для церкви, сооруженной въ честь святой того-же имени, при станціи Петропавловскъ.

2 марта 1902 г. Его Величество соизволилъ утвердить правила объ особыхъ жетонахъ, выдаваемыхъ подготовительною при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги коммисiею въ воспоминанiе пожертвованiй въ фондъ Имени Императора Александра III, а 19 апрѣля 1901 г. удостоились Высочайшаго утвержденiя правила о нагрудномъ знакѣ, выдаваемомъ съ Высочайшаго соизволенiя, по всеподданнѣйшему докладу управляющаго дѣлами Комитета Сибирской желѣзной дороги, лицамъ, оказавшимъ значительныя услуги дѣлу церковнаго и школьнаго строительства своею личною дѣятельностью или крупными пожертвованiями (отъ 3.000 р.).

Общее руководство ходомъ сооруженiя церквей и школъ въ Сибири было ввѣрено попеченiямъ какъ мѣстныхъ преосвященныхъ, такъ и начальниковъ сибирскихъ губернiй и областей, непосредственное же наблюденiе за постройкою отдѣльныхъ зданiй принадлежитъ въ переселенческихъ поселкахъ особымъ строительнымъ комитетамъ, при участiи крестьянскихъ начальниковъ и мѣстныхъ благочинныхъ, а на желѣзнодорожныхъ станцiяхъ—инженерамъ-строителямъ отдѣльныхъ частей Сибирскаго пути, а также завѣдывающимъ эксплоатацiею открывавшихся для движенiя участковъ. Благодаря заботливому отношенiю всѣхъ этихъ лицъ къ постройкамъ, оконченныя уже церкви вышли весьма удачными и представляютъ собою небольшiе, но красивые деревянные храмы, вполнѣ достаточные, чтобы удовлетворять духовныя нужды населенiя тѣхъ поселковъ, гдѣ они сооружены, а иногда также и другихъ, наиболѣе близкихъ селенiй.

Въ отдѣльныхъ случаяхъ, когда какой либо поселокъ представляется особенно оживленнымъ центромъ скопленiя новоселовъ, а также и въ тѣхъ случаяхъ, когда поселокъ расположенъ въ совершенно безлѣсной мѣстности — предпринимается сооруженiе каменнаго храма; такихъ храмовъ сооружено уже 16. Изъ этихъ церквей наиболѣе величественными по размѣрамъ и по внутреннему убранству являются храмъ во имя Св. Александра Невскаго въ поселкѣ Ново-Николаевскомъ близъ станцiи Обь, церковь въ честь Св. Троицы близъ станцiи Омскъ, церковь во имя Св. Андрея Критскаго при станцiи Тайга и церковь въ честь Св. Марiи Магдалины при станцiи Петропавловскъ.

Кромѣ попеченія о возможно полномъ удовлетвореніи общихъ потребностей сибирскихъ переселенцевъ въ духовно-нравственномъ просвѣщеніи, за послѣдніе годы были приняты въ томъ же направленіи мѣры болѣе частнаго характера, заключающіяся: въ организаціи библіотекъ для чтенія при главнѣйшихъ станціяхъ Сибирскаго рельсоваго пути, продажѣ на станціяхъ, а равно и въ волостныхъ правленіяхъ книгъ для народнаго чтенія, въ устройствѣ при нѣкоторыхъ школахъ чтеній съ туманными картинами и т. п.

Оказаніе переселенцамъ благотворительной помощи.

Если, такимъ образомъ, правительственное содѣйствіе новоселамъ въ удовлетвореніи ихъ религіозныхъ и культурныхъ потребностей должно быть признано организованнымъ на вполнѣ прочномъ основаніи, то за послѣдніе годы Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги было обращено не меньшее вниманіе и на другую весьма важную сторону переселенческаго дѣла, именно, на оказаніе нуждающимся новоселамъ благотворительной помощи въ тѣхъ случаяхъ, когда они, по закону, не могутъ расчитывать на полученіе казенныхъ пособій. Необходимость оказанія переселенцамъ подобной помощи была засвидѣтельствована статсъ-секретаремъ Куломзинымъ во время его поѣздки въ Сибирь въ 1896 году. Придя къ убѣжденію о цѣлесообразности образованія путемъ частныхъ пожертвованій особаго благотворительнаго фонда на подобіе уже существовавшаго церковно-строительнаго капитала, управляющій дѣлами Комитета Сибирской желѣзной дороги находилъ, что изъ проектируемаго имъ фонда могли-бы производиться денежныя выдачи мѣстнымъ благотворительнымъ учрежденіямъ и отдѣльнымъ заслуживающимъ довѣрія лицамъ, напримѣръ, чиновникамъ по крестьянскимъ дѣламъ для оказанія новоселамъ пособій въ несчастныхъ случаяхъ. Фондъ этотъ былъ образованъ въ силу Высочайше утвержденнаго, 12 апрѣля 1897 г., положенія Комитета Сибирской желѣзной дороги, и, нынѣ, размѣръ его достигъ суммы 170.000 р.

Согласно основной цѣли фонда, средства его могутъ быть обращаемы прежде всего и главнымъ образомъ на оказаніе переселенцамъ необходимой матеріальной помощи въ несчастныхъ случаяхъ и при такихъ бѣдствіяхъ, какъ пожары, эпидеміи, падежи скота и т. п. При этомъ помощь бѣдствующимъ должна оказы-

ваться по возможности натурою, путемъ снабженія ихъ одеждою, пищею, лекарствами и т. д.; денежныя же выдачи допускаются лишь въ исключительныхъ случаяхъ.

Призрѣніе престарѣлыхъ и немощныхъ переселенцевъ и переселенческихъ вдовъ и сиротъ, устройство для нихъ богадѣленъ, пріютовъ и т. п. заведеній, въ виду отсутствія организаціи общественнаго призрѣнія въ переселенческихъ поселкахъ Сибири, также является одною изъ существенныхъ потребностей Сибири, удовлетворять которую, по мѣрѣ возможности, призванъ благотворительный фондъ.

Чтобы удобнѣе достичь этой цѣли, были образованы въ городахъ Омскѣ, Томскѣ и Тобольскѣ благотворительные комитеты подъ предсѣдательствомъ супругъ мѣстныхъ губернаторовъ, и въ уѣздныхъ городахъ Акмолинской области устроены попечительства, подвѣдомственныя Омскому комитету. Кромѣ этихъ трехъ комитетовъ въ 1898 г. были образованы еще благотворительные комитеты на ст.ст. Татарской, Ольгинской и Канскѣ подъ предсѣдательствомъ бывшаго чиновника особыхъ порученій при переселенческомъ управленіи (нынѣ помощника начальника названнаго управленія) А. А. Станкевича, для подачи помощи пострадавшимъ отъ неурожая новоселамъ въ поселкахъ вдоль линіи желѣзной дороги. Комитеты эти, внимательно слѣдя за ростомъ нуждъ населенія, приходятъ ему на помощь въ самыхъ разнообразныхъ формахъ, продовольствуя, лѣча, раздавая теплую одежду, субсидируя полностью или частью бѣднѣйшихъ изъ новоселовъ для пріобрѣтенія коровъ, лошадей и т. п. Въ послѣдніе годы кругъ дѣятельности комитетовъ расширенъ еще включеніемъ въ него помощи населенію въ образовательныхъ его нуждахъ, съ каковою цѣлью ассигнуются средства на поддержку школъ, а также и на достройку школьныхъ зданій въ нѣкоторыхъ поселкахъ.

Для призрѣнія сиротъ переселенцевъ, на средства фонда, основанъ дѣтскій пріютъ въ г. Красноярскѣ и съ тою же цѣлью отпускаются средства на такіе же пріюты, существовавшіе до образованія фонда въ городахъ Омскѣ, Томскѣ и Тобольскѣ. Организація этихъ пріютовъ, носящихъ имена Августѣйшихъ Дочерей Государя Императора, Великихъ Княженъ Ольги Николаевны и



Школа въ переселенческомъ поселкѣ Некрасовскомъ,
Томскаго уѣзда, Томской губерніи.



Ольгинскій пріютъ для дѣтей-сиротъ переселенцевъ въ
г. Омскѣ. Открытъ 1 мая 1892 г.

Т-во Р. Голике и А. Вильборгъ.

Татьяны Николаевны, основана на томъ, чтобы учрежденія эти, давая пріютъ и начальное образованіе дѣтямъ-сиротамъ переселенцевъ, служили въ то же время разсадниками среди переселенческаго населенія полезныхъ кустарныхъ ремеслъ. Съ этой цѣлью при пріютахъ устроены классы кружевного и ткацкаго искусствъ для обученія дѣвочекъ и слесарная, сапожная и кузнечная мастерскія для обученія мальчиковъ. Въ Красноярскомъ пріютѣ, кромѣ того, устроена образцовая ферма съ сыроварней и маслодѣльней. Изъ другихъ полезныхъ дѣлъ, осуществленныхъ на средства благотворительнаго фонда, слѣдуетъ отмѣтить организацію въ 1900 г. упомянутаго уже выше летучаго медицинскаго отряда для лѣченія глазныхъ болѣзней въ переселенческихъ поселкахъ.

Облегченіе почтовыхъ сношеній новоселовъ съ Европейскою Россіею.

Въ дополненіе къ сказанному выше о мѣропріятіяхъ Комитета, направленныхъ къ удовлетворенію духовныхъ потребностей новоселовъ, должно указать еще на одну мѣру, имѣвшую въ виду облегчить для новоселовъ сношенія съ ихъ бывшими односельчанами въ Европейской Россіи. Съ этою цѣлью Комитетомъ, въ 1895 г., были отпущены средства на устройство пунктовъ по пріему и выдачѣ почтовой корреспонденціи на отдѣльныхъ станціяхъ Сибирской желѣзной дороги и въ волостныхъ правленіяхъ, находящихся въ ея раіонѣ, а также утверждены составленныя министерствомъ внутреннихъ дѣлъ упрощенныя основанія для производства въ указанныхъ раіонахъ почтовыхъ операцій.

Заселеніе Приамурскаго края.

Всѣ изложенныя выше мѣропріятія Комитета Сибирской желѣзной дороги касались главнѣйшимъ образомъ переселенцевъ, водворявшихся на казенныхъ земляхъ западной до-байкальской Сибири, что же касается восточной Сибири, то значительная ея часть, а именно: Забайкальская и Якутская области и сѣверная часть Приморской области не представляютъ интереса въ колонизаціонномъ отношеніи— Забайкальская область потому, что до послѣдняго времени землепользованіе ея населенія (русскаго и инородческаго) было совершенно не урегулировано и для водворенія переселенцевъ не могло быть отведено свободныхъ удобныхъ земель, а сѣверовосточная окраина Сибири (Якутская область и значительная часть Приморской)—вслѣдствіе крайне суровыхъ климатическихъ условій. Изъ всей восточной Сибири благопріятными для переселенія раіонами являются лишь

Амурская область и южная часть Приморской (Уссурійскій край). Успѣшное заселеніе именно этихъ раіоновъ представляло для правительства особое значеніе въ политическомъ отношеніи, въ виду ихъ сопредѣльности съ густо-населенною Китайскою Имперіею. Это обстоятельство и служитъ объясненіемъ, почему законодательство о переселеніяхъ въ Приамурскій край получило вполнѣ опредѣленный характеръ еще въ 60-хъ годахъ прошлаго столѣтія, т. е. непосредственно вслѣдъ за присоединеніемъ къ Россіи Приморской окраины (согласно Айгунскому трактату 1858 г.).

Основаніемъ законодательству о заселеніи этой окраины послужили утвержденныя въ 1861 г. «правила для поселенія русскихъ и иностранцевъ въ Амурской и Приморской областяхъ». Правила эти имѣли ближайшею цѣлью привлечь въ Приамурскій край колонизаторовъ, которымъ, при условіи переселенія на свой счетъ, предоставлялось получать тамъ участки, въ размѣрѣ до 100 десятинъ на семью, и съ дарованіемъ имъ по водвореніи весьма широкихъ льготъ, заключавшихся въ освобожденіи ихъ отъ подушныхъ податей навсегда, отъ воинской повинности на 10 лѣтъ и отъ платы за пользованіе землею на 20 лѣтъ. Приведенный законъ 1861 г. былъ пересматриваемъ въ 1882 и 1892 г.г. и съ небольшими измѣненіями дѣйствовалъ до 1901 г.

Переселенцы, водворявшіеся въ краѣ на основаніи вышеуказанныхъ правилъ, селились почти исключительно въ двухъ раіонахъ: 1) въ раіонѣ притоковъ р.р. Зеи и Буреи, впадающихъ въ р. Амуръ, и 2) въ южной части Приморской области или такъ называемомъ Южно-Уссурійскомъ краѣ, расположенномъ къ югу отъ линіи, соединяющей истоки р. Сунгачи съ заливомъ Св. Владиміра на Тихомъ океанѣ.

Переселенцы, направлявшіеся въ первый изъ указанныхъ здѣсь раіоновъ—Амурскую область, шли туда сухимъ путемъ—черезъ весь азіатскій материкъ. До проведенія Сибирской желѣзной дороги многіе изъ этихъ переселенцевъ, направлявшихся первоначально на Амуръ, не доходили до мѣстъ своего назначенія и въ виду трудности пути осѣдали въ Тобольской и Томской губерніяхъ. Изъ данныхъ регистраціи амурскихъ переселенцевъ,

начавшейся съ 1893 года, видно, что число послѣднихъ достигло за пятнадцатилѣтіе 1883—1898 г.г. 27.405 душъ обоего пола, въ составѣ 4.618 семей, а за 1898—1902 г.г. 13.909 душъ или 1809 семей.

Заселеніе другого раіона Приамурскаго генералъ-губернаторства—Южно-Уссурійскаго округа Приморской области обратило на себя особое вниманіе правительства еще въ концѣ 70-хъ годовъ, вслѣдствіе необходимости укрѣпленія политическаго вліянія Россіи на этой отдаленной и пустынной окраинѣ, въ особенности для противодѣйствія мирному завоеванію ея выходцами изъ Китая. Въ виду затруднительности сухопутнаго переселенія въ этотъ край черезъ всю Сибирь, въ 1882 г. рѣшено было доставлять туда переселенцевъ-крестьянъ изъ Европейской Россіи моремъ и притомъ на казенный счетъ. Новый порядокъ организаціи переселенія въ Южно-Уссурійской край установленъ былъ закономъ 1 іюня 1882 года, которымъ опредѣлено было отправлять для заселенія названнаго края ежегодно въ теченіе 3-хъ лѣтъ по 250 семей изъ Европейской Россіи, съ отнесеніемъ безвозвратно на счетъ казны всѣхъ расходовъ по перевозкѣ переселенцевъ, продовольствію ихъ въ теченіе $1^1/_2$ года и снабженію ихъ рабочимъ скотомъ, земледѣльческими орудіями, матеріаломъ для постройки жилищъ, сѣменами для посѣва и сѣномъ для скота.

Для устройства переселенцевъ на мѣстахъ было учреждено Южно-Уссурійское переселенческое управленіе, выборъ же крестьянъ и всѣ распоряженія по отправкѣ ихъ морскимъ путемъ возложены были непосредственно на министерство внутреннихъ дѣлъ.

При широкой и безвозмездной помощи казны въ дѣлѣ перевозки и устройства переселенцевъ на мѣстахъ водворенія, конечно, не трудно было подыскать желающихъ переселиться: съ 1883 по 1885 г.г. общее число доставленныхъ во Владивостокъ на казенный счетъ достигло 4.683 душъ обоего пола. Переселеніе этихъ лицъ имѣло весьма благопріятныя послѣдствія и въ томъ смыслѣ, что вызвало движеніе въ Уссурійскій край болѣе обезпеченныхъ въ матеріальномъ отношеніи крестьянъ, оказавшихся въ состояніи покрыть своими средствами издержки на перевозъ моремъ, и съ 1886 г. правительство могло обратиться къ си-

стемѣ колонизаціи этого края почти исключительно своекоштными переселенцами, съ оказаніемъ имъ ссудъ при водвореніи до 600 р. на семью. Число переселенцевъ, водворенныхъ въ Уссурійскомъ краѣ, составило за 1883—1897 г.г. 31.217 душъ обоего пола, а за 1898—1902 г.г. 51.540 душъ. До 1900 г. Уссурійскіе переселенцы перевозились во Владивостокъ исключительно моремъ, на пароходахъ добровольнаго флота. Съ 1900 г. было приступлено къ перевозкѣ этихъ переселенцевъ по Сибирской желѣзной дорогѣ до Срѣтенска и уже въ 1902 г. оказалось возможнымъ доставить всѣхъ крестьянъ, направлявшихся въ Уссурійскій край (10.553 душъ) сухимъ путемъ по Сибирской магистрали и Китайской Восточной желѣзной дорогѣ.

Съ учрежденіемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, колонизація Приамурскаго края, общее завѣдываніе которою на мѣстѣ нынѣ ввѣрено ст. сов. П. П. Архипову (управлявшему ранѣе Челябинскимъ переселенческимъ пунктомъ), стала предметомъ особенно заботливаго обсужденія Комитета.

По отношенію къ амурскимъ переселенцамъ Комитетъ уже въ 1896 г. счелъ необходимымъ распространить на нихъ правила о казенныхъ пособіяхъ при водвореніи, дѣйствовавшія до того времени лишь по отношенію къ лицамъ, поселявшимся на казенныхъ земляхъ западной и средней Сибири. Далѣе, Комитетъ озаботился и своевременнымъ заготовленіемъ участковъ для водворенія этихъ переселенцевъ, для чего съ 1894 г. ежегодно командировался одинъ изъ землемѣровъ бывшаго Южно-Уссурійскаго переселенческаго управленія. Въ 1901 г. была сформирована особая амурская землеустроительная партія, которою за 1901—1902 г.г. въ Амурской области и было образовано 104 переселенческихъ участка, общею площадью въ 520.000 десятинъ.

Въ виду общегосударственной важности заселенія Амурской области, въ 1901 г., по порученію командированнаго министромъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ въ Приамурское генералъ-губернаторство А. А. Кауфмана, была произведена рекогносцировка свободныхъ казенныхъ земель, расположенныхъ по почтовому тракту между станицей Черняевой на Амурѣ и Зейской пристанью на р. Зеѣ. Изслѣдованіемъ этимъ было обнаружено

до 336.000 дес. удобной для заселенія земли, т. е. до 92% всей площади указаннаго раіона.

По отношенію къ Уссурійскому краю Комитетъ Сибирской желѣзной дороги еще въ одномъ изъ первыхъ своихъ засѣданій (24 февраля 1893 года) призналъ обще-государственную важность заселенія этого края, заключающуюся какъ въ поднятіи экономическаго преуспѣянія края, такъ и въ усиленіи политическаго вліянія Россіи на восточной окраинѣ азіатскаго материка; наряду съ этими мотивами Комитетомъ было указано и на необходимость ускореннаго заселенія раіона восточной части Сибирской желѣзной дороги, долженствовавшей пересѣчь весь Уссурійскій край.

Руководствуясь этими основными соображеніями, Комитетъ предпринялъ рядъ мѣръ къ упорядоченію водворенія уссурійскихъ переселенцевъ.

Такъ еще въ 1894—1895 г.г. по почину Комитета были учреждены при Южно-Уссурійскомъ переселенческомъ управленіи 9 добавочныхъ должностей землемѣровъ, въ 1899 г., по упраздненіи названнаго управленія, всѣ межевые чины его образовали особый поземельно-устроительный отрядъ, между тѣмъ какъ общія заботы объ устройствѣ переселенцевъ были поручены вѣдѣнію командируемыхъ въ край чиновниковъ особыхъ порученій при переселенческомъ управленіи.

Въ томъ же 1899 году выяснилась недостаточность силъ вышеуказаннаго поземельно-устроительнаго отряда для обезпеченія землею ожидавшихся въ край переселенцевъ, причемъ, въ виду сдѣланнаго, въ засѣданіи 23 іюня 1899 г., Августѣйшимъ Предсѣдателемъ Комитета указанія на необходимость довести работы по заготовленію участковъ въ Уссурійскомъ краѣ до такихъ размѣровъ, чтобы запасъ ихъ былъ достаточенъ для всѣхъ прибывающихъ изъ Европейской Россіи выходцевъ, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги призналъ соотвѣтственнымъ отпустить въ 1900 году особый кредитъ на образованіе временной Уссурійской партіи для образованія переселенческихъ участковъ.

Въ составъ этой партіи, по аналогіи съ дѣйствующими въ западной Сибири, кромѣ межевыхъ чиновъ вошли и производи-

тели работъ, на коихъ возложено было какъ руководство по отдѣльнымъ раіонамъ работами землемѣровъ, такъ и проектированіе переселенческихъ участковъ. Составъ партій былъ распредѣленъ между двумя поземельно-устроительными партіями, предназначенными для нарѣзки земель, и тремя развѣдочными, имѣвшими главною цѣлью приведеніе въ извѣстность совершенно неизслѣдованныхъ еще пространствъ края.

По отношенію къ этимъ развѣдочнымъ партіямъ даны были указанія на желательность сосредоточенія ихъ работъ какъ по бассейнамъ рѣкъ, впадающихъ въ Уссури и Амуръ въ предѣлахъ Южно-Уссурійскаго края, такъ и въ лежащей къ сѣверу отъ этой мѣстности, до р. Амура, части Приморской области, или такъ называемомъ Сѣверно-Уссурійскомъ краѣ.

Работы этихъ рекогносцировочныхъ партій уже въ 1901 г. привели къ открытію значительныхъ запасовъ пригодной для колонизаціи земли. Такъ, въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, въ раіонахъ р. Вака съ притоками и р. Даубихе, обнаружено такихъ земель до 150,000 дес., а въ Сѣверно-Уссурійскомъ краѣ и Хабаровскомъ округѣ, въ бассейнахъ рѣкъ Хора, Биры и Имана—не менѣе 205.000 дес.

Разрѣшеніе вопроса о выдѣленіи для надобностей колонизаціи излишнихъ для казаковъ амурскаго и уссурійскаго войскъ земель поручено было Высочайше утвержденнымъ, 19 декабря 1899 г., положеніемъ Комитета особому совѣщанію, образованному подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Куломзина. По ознакомленіи съ обширными матеріалами, собранными по вопросу объ экономическомъ и земельномъ положеніи этихъ войскъ черезъ бывшаго приамурскаго генералъ-губернатора Гродекова и командированныхъ лѣтомъ 1901 г. въ Приамурскій край чиновъ канцеляріи Комитета Министровъ, совѣщаніе въ февралѣ 1903 г. признало возможнымъ предоставить приамурскому генералъ-губернатору, впредь до окончательнаго опредѣленія земельнаго надѣла амурскаго и уссурійскаго казачьихъ войскъ, указывать, въ раіонахъ временно отведенныхъ этимъ войскамъ земель, мѣстности, подлежащія обращенію подъ переселенческіе участки.

Проведеніе Сибирской желѣзной дороги до Срѣтенска и быстрое развитіе строительныхъ работъ на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ значительно облегчили передвиженіе выходцевъ изъ Европейской Россіи на восточную окраину Сибири. Въ зависимости отъ послѣдняго обстоятельства, исключительныя льготы, которыя были установлены еще въ 1861 г. для водворяющихся въ Приамурскомъ краѣ лицъ, должны были постепенно утрачивать свое прежнее значеніе, и правительству уже не только не приходилось изыскивать мѣры къ усиленію переселенческаго движенія на дальній востокъ, но даже стало необходимо нѣсколько сдерживать послѣднее, въ соотвѣтствіи съ возможностью доставить переселенцевъ и устроить ихъ на новыхъ мѣстахъ. Въ 1900 г. подготовительною при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги коммисіею, въ связи съ общимъ вопросомъ объ организаціи землеустроительныхъ партій въ Приамурскомъ краѣ, былъ разсмотрѣнъ вопросъ о возможномъ уменьшеніи размѣра установленной въ 1861 г. для приамурскихъ переселенцевъ 100-десятинной нормы земельнаго довольствія на семью. Исходя изъ соображенія, что столь широкое надѣленіе землею, являвшееся необходимымъ въ свое время какъ поощреніе къ переселенію въ трудно-достижимый край, нынѣ, съ проведеніемъ желѣзной дороги утрачиваетъ свое значеніе, названная коммисія признавала необходимымъ установить норму земельнаго довольствія для переселенцевъ Приамурскаго края, въ размѣрѣ не свыше 15 десятинъ удобной земли на наличную душу мужского пола. Раздѣляя заключеніе коммисіи, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги утвердилъ для Приамурскаго края временныя правила для образованія переселенческихъ и запасныхъ участковъ, составленныя коммисіею примѣнительно къ таковымъ же дѣйствующимъ въ западной половинѣ Сибири правиламъ.

Въ 1901 г. истекалъ срокъ дѣйствія особыхъ узаконеній о переселеніи въ Приамурскій край. По пересмотрѣ этихъ узаконеній въ подготовительной при комитетѣ Сибирской желѣзной дороги коммисіи, послѣдняя, а вслѣдъ затѣмъ и Комитетъ признали цѣлесообразнымъ отмѣнить ранѣе дѣйствовавшія по отношенію къ колонизаціи Приамурскаго края законодательныя

нормы и распространить на этотъ край, съ нѣкоторыми лишь отступленіями, дѣйствіе общихъ для всей Сибири законовъ о переселеніи, а именно—правилъ о переселеніи сельскихъ обывателей и мѣщанъ на казенныя земли, закона 12 апрѣля 1897 г. о приселеніи къ старожильческимъ деревнямъ и правилъ 29 іюня 1899 г. о пособіяхъ отъ правительства переселяющимся, въ смыслѣ включенія въ кругъ лицъ, имѣющихъ право на полученіе этихъ пособій, и переселенцевъ, прибывшихъ морскимъ путемъ; кромѣ того министру внутреннихъ дѣлъ было предоставлено въ срокъ, по его усмотрѣнію, распространить на Приамурскій край и законъ 7 декабря 1896 г. о ходокахъ.

Отступленія отъ общихъ узаконеній, предоставленныя приамурскимъ переселенцамъ, касаются главнымъ образомъ нѣкоторыхъ даруемыхъ имъ льготъ: какъ и остальные новоселы, они освобождаются отъ всѣхъ земскихъ денежныхъ повинностей въ теченіе 3-хъ лѣтъ со дня водворенія, а въ слѣдующіе затѣмъ 3 года облагаются ими въ половинномъ размѣрѣ, причемъ, сверхъ того, генералъ-губернатору предоставлено давать имъ въ теченіе того же трехлѣтняго срока возможныя по мѣстнымъ условіямъ льготы по отбыванію натуральныхъ земскихъ повинностей. Въ отношеніи воинской повинности переселенцы по новому закону подчиняются тѣмъ же правиламъ, какъ и прочее населеніе, причемъ лицамъ, достигающимъ въ годъ переселенія призывнаго возраста, исполненіе воинской повинности отсрочивается на 3 года.

Главными засельщиками Южно-Уссурійскаго края, какъ и всей вообще Сибири, являются крестьяне земледѣльцы. Но правительствомъ были сдѣланы нѣсколько попытокъ привлеченія въ этотъ край и промышленнаго элемента, какъ то: рыбаковъ-поморовъ, ремесленниковъ и кустарей.

Еще въ 1891 г. министерствомъ внутреннихъ дѣлъ былъ сдѣланъ опытъ переселенія рыбаковъ съ низовьевъ Волги для поселенія ихъ на берегу Японскаго моря, какъ съ цѣлью вытѣсненія представителей желтой расы изъ этой мѣстности, такъ и для перехода къ русскому населенію морскихъ промысловъ и

каботажа отъ корейцевъ, китайцевъ и японцевъ, въ значительной степени захватившихъ ихъ въ свои руки. Выборъ этихъ лицъ оказался однако неудачнымъ и, несмотря на оказанныя имъ при водвореніи въ краѣ пособія, переселенцы эти вскорѣ бросили рыбный промыселъ и обратились къ земледѣлію. Въ концѣ 1898 г. вопросъ о переселеніи поморовъ былъ снова возбужденъ, въ видѣ предположенія о производствѣ опытной перевозки на казенный счетъ въ Южно-Уссурійскій край 20 семей рыбаковъ съ Балтійскаго побережья. На отпущенныя Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги средства рыбаки эти, въ теченіе 1900 и 1901 г.г., были доставлены на побережье Японскаго моря, гдѣ на этотъ разъ вполнѣ успѣшно устроились на новыхъ мѣстахъ. Въ 1902 г. были перевезены на казенный счетъ въ Приамурскій край 100 семействъ крестьянъ-кустарей и ремесленниковъ, преимущественно изъ великорусскихъ губерній, выходцы изъ которыхъ до сихъ поръ въ этотъ край почти не направлялись. Эта мѣра имѣла цѣлью, съ одной стороны, пополнить недостатокъ края въ промысловыхъ людяхъ, а съ другой—ознакомить съ условіями жизни въ Амурской и Приморской областяхъ крестьянъ великороссовъ, которые сообщатъ впослѣдствіи землякамъ о своемъ успѣшномъ устройствѣ и тѣмъ несомнѣнно привлекутъ ихъ за собою.

Кромѣ привлеченія въ Южно-Уссурійскій край крестьянъ земледѣльцевъ и отдѣльныхъ семей рыбаковъ, кустарей и промышленниковъ, правительство принимало и другія мѣры колонизаціоннаго характера, выразившіяся въ усиленіи за послѣдніе годы состава уссурійскаго казачьяго войска казаками, переселяемыми военнымъ министерствомъ изъ нѣкоторыхъ другихъ иррегулярныхъ войскъ Имперіи (донскаго, оренбургскаго и забайкальскаго). Мѣра эта, одобренная Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги еще въ 1893 г., имѣла цѣлью обезпеченіе охраны пограничной съ Китаемъ полосы и скорѣйшее заселеніе раіона Уссурійской желѣзной дороги. Кромѣ казаковъ, въ Уссурійскомъ краѣ, въ качествѣ колонизаторовъ, оставались и нѣкоторые изъ отставныхъ нижнихъ чиновъ, отслужившихъ срокъ своей службы въ мѣстныхъ войскахъ и получившіе на основаніи Высочайше утвержденнаго, 27 апрѣля 1896 г., положенія Комитета Сибирской

желѣзной дороги право на полученіе переселенческихъ льготъ и пособій.

Постановка переселенческаго дѣла въ Алтайскомъ округѣ.

Алтайскій горный округъ представляетъ собою для выходцевъ изъ Европейской Россіи сравнительно менѣе отдаленный отъ ихъ родины раіонъ западной Сибири и отличается притомъ плодородіемъ почвы; поэтому онъ привлекалъ къ себѣ издавна значительную часть всѣхъ сибирскихъ переселенцевъ. Такъ, за шестилѣтіе 1885—1890 г.г. алтайскіе переселенцы составляли 48%, за 1892 г.—69%, за 1899 г.—42%, за 1901 г.—27% и за 1902 г.—17% общаго количества.

Между тѣмъ съ 1865 года, со времени обнародованія правилъ о водвореніи государственныхъ крестьянъ на заводскихъ и удѣльныхъ земляхъ Алтайскаго округа, и вплоть до середины 90-хъ годовъ, относительно алтайскихъ новоселовъ вовсе не издавалось какихъ-либо законодательныхъ нормъ, если не считать лишь распространеннаго на Алтайскій округъ положенія главнаго комитета по устройству сельскаго населенія отъ 9 ноября 1876 г. о причисленіи къ мѣстамъ водворенія неприписанныхъ къ сельскимъ обществамъ переселенцевъ западно-сибирскихъ губерній.

Въ началѣ 90-хъ годовъ Кабинетомъ Его Величества были приняты нѣкоторыя мѣры въ видахъ упорядоченія значительно возросшаго по своимъ размѣрамъ переселенческаго движенія на Алтай. Съ этою цѣлью въ 1891 г. было предписано главному управленію округа не выдавать разрѣшеній на водвореніе переселенцевъ, не выяснивъ предварительно, путемъ переписки съ начальниками губерній, откуда переселенцы выходятъ, возможности увольненія ихъ изъ прежнихъ обществъ и не получивъ на переселеніе ихъ согласія губернаторовъ.

Эти распоряженія не могли однако сдержать прилива переселенцевъ на Алтай, и масса прибывшихъ въ округъ выходцевъ изъ Европейской Россіи оставалась не перечисленной и неустроенной въ поземельномъ отношеніи, за невыполненіемъ требуемыхъ для сего условій.

Къ 1896 году, когда на Алтаѣ скопилось около 100.000 переселенцевъ, не перечисленныхъ въ округъ и неустроенныхъ въ поземельномъ отношеніи, вслѣдствіе чего министръ Император-

скаго Двора вошелъ, съ Высочайшаго соизволенія, въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги съ проектомъ правилъ объ устройствѣ переселенцевъ Алтайскаго округа, примѣнительно къ закону 13 іюня 1889 года.

Такимъ образомъ, кромѣ заботъ по успѣшному заселенію раіона Сибирской желѣзной дороги, Комитетъ былъ Высочайшею волею призванъ къ обсужденію законодательныхъ вопросовъ, касающихся переселенія въ Алтайскій округъ вѣдомства Кабинета Его Величества.

Выработанный Кабинетомъ Его Величества проектъ имѣлъ въ виду какъ положить конецъ безправному положенію этой массы переселенцевъ, такъ и поставить переселенческое дѣло на Алтаѣ въ будущемъ на прочныхъ основаніяхъ.

При разсмотрѣніи этого дѣла, Комитетъ, находя, что урегулированіе переселеній въ Алтайскій округъ, привлекающій къ себѣ до настоящаго времени наибольшее число сибирскихъ переселенцевъ, должно благопріятно отразиться на характерѣ всего переселенческаго движенія въ Сибирь и способствовать правильному заселенію раіона Сибирской желѣзной дороги, отнесся сочувственно къ предположеніямъ проекта, какъ о порядкѣ облегченія причисленія алтайскихъ переселенцевъ къ обществамъ старожиловъ, такъ и относительно общей постановки переселенческаго дѣла въ Алтайскомъ округѣ въ будущемъ, признавъ лишь желательнымъ согласовать проектируемыя правила съ только что изданнымъ передъ тѣмъ, Высочайше утвержденнымъ, 15 апрѣля 1896 г., мнѣніемъ Государственнаго Совѣта о переселеніяхъ на казенныя земли Сибири. Нѣсколько измѣненный въ этомъ смыслѣ проектъ правилъ объ устройствѣ переселенцевъ Алтайскаго горнаго округа получилъ Высочайшее утвержденіе по положенію Комитета 27 апрѣля 1896 г.

Согласно этому положенію, всѣ лица сельскаго состоянія, уже переселившіяся въ Алтайскій округъ, подлежали перечисленію къ мѣстамъ новаго водворенія. Изъ числа этихъ лицъ переселенцы, водворившіеся въ обществахъ старожиловъ, имѣющіе въ селеніяхъ этихъ обществъ домообзаводство и занимающіеся хлѣбопашествомъ, причисляются къ обществамъ во всѣхъ тѣхъ

случаяхъ, когда въ пользованіи этихъ обществъ находится или можетъ быть, по мѣстнымъ условіямъ, прирѣзано не менѣе 15 десятинъ удобной земли на наличную душу мужскаго пола, включая и вновь причисляемыхъ. Такой же размѣръ земельнаго довольствія былъ назначенъ и для переселенцевъ, водворяемыхъ, по ихъ желанію, на особо образованныхъ участкахъ. Наконецъ, переселенцы, не подходящіе подъ дѣйствіе изложенныхъ правилъ, приписываются къ волостямъ или городамъ, гдѣ они проживаютъ, безъ испрошенія пріемныхъ приговоровъ, и, впредь до водворенія ихъ на переселенческихъ участкахъ, или до причисленія ихъ къ сельскимъ обществамъ по пріемнымъ приговорамъ, вовсе освобождаются отъ платежа подушнаго, въ пользу Кабинета, оброка.

По вопросу объ организаціи дальнѣйшихъ переселеній въ Алтайскій округъ, законъ 27 апрѣля 1896 г. распространилъ дѣйствіе переселенческаго закона 1889 г. на переселенцевъ, водворяющихся на кабинетскихъ земляхъ, какъ въ отношеніи порядка испрошенія ими разрѣшеній на выходъ съ родины, причемъ разрѣшеніе на переселеніе въ Алтайскій округъ выдается министромъ внутреннихъ дѣлъ по соглашенію съ министромъ Императорскаго Двора, такъ и относительно передвиженія самихъ переселенцевъ и ихъ ходоковъ по пониженному тарифу. Что же касается льготъ, предоставляемыхъ лицамъ, переселяющимся съ установленнаго разрѣшенія при ихъ водвореніи на Алтаѣ, то послѣднія освобождены отъ уплаты недоимокъ по прежнему мѣсту ихъ жительства, отъ платежа подушнаго оброка и всѣхъ другихъ, причитающихся казнѣ или Кабинету Его Величества поземельныхъ сборовъ въ теченіе 3 лѣтъ, съ обложеніемъ ихъ въ послѣдующіе три года этими сборами въ половинномъ размѣрѣ. Далѣе, алтайскіе переселенцы сравнены съ остальными сибирскими новоселами въ льготахъ по отбыванію воинской повинности и по праву полученія пособій на продовольствіе и обсѣмененіе полей; для переселенцевъ же, прибывающихъ въ Алтайскій округъ безъ соотвѣтственныхъ разрѣшеній, законъ 27 апрѣля 1896 г. установилъ тѣ же ограниченія въ льготахъ, которыя были установлены Высочайше утвержден-

нымъ, 15 апрѣля 1896 г., мнѣніемъ Государственнаго Совѣта; при этомъ самовольные переселенцы водворяются на Алтайскихъ переселенческихъ участкахъ, по аналогіи съ казенными землями сибирскихъ губерній и областей, только въ случаѣ, если таковые участки имѣются въ свободномъ распоряженіи главнаго управленія Алтайскаго горнаго округа.

Въ 1899 году, Высочайше утвержденными, 29 іюня и 19 декабря, положеніями Комитета Сибирской желѣзной дороги, распространено на Алтайскій округъ дѣйствіе: 1) правилъ о переселенцахъ, самовольно оставляющихъ мѣста ихъ водворенія, въ силу которыхъ эти переселенцы лишаются права на надѣленіе другими землями и теряютъ, по истеченіи трехлѣтняго срока безвѣстнаго отсутствія, и право на отведенные имъ надѣлы, и 2) правилъ о приселеніи новоселовъ къ старожильческимъ деревнямъ, коими устанавливается упрощенный способъ перечисленія водворяющихся въ названныхъ селеніяхъ переселенцевъ, безъ требованія отъ послѣднихъ увольнительныхъ приговоровъ отъ прежнихъ обществъ, съ разрѣшенія крестьянскихъ начальниковъ.

Отводъ новоселамъ участковъ свободныхъ земель Кабинета Его Величества начался еще съ 1865 г. Число образованныхъ въ Алтайскомъ округѣ переселенческихъ участковъ къ 1898 г., когда дальнѣйшее образованіе ихъ было воспрещено, равнялось 216, общею площадью въ 1.647.705 дес.

За 1893—1901 г.г., на земляхъ Алтайскаго округа, частью на упомянутыхъ переселенческихъ участкахъ, частью на земляхъ старожильческихъ обществъ, водворилось 462.931 д. об. п. переселенцевъ, причемъ въ это число вошли и 146.578 переселенцевъ, причисленныхъ къ округу на основаніи закона 27 апрѣля 1896 г.

Съ цѣлью облегченія для переселенцевъ прочнаго устройства на новыхъ мѣстахъ, алтайскимъ новоселамъ выдаются безплатно лѣсные матеріалы на первоначальное обзаведеніе и топливо. Далѣе, главное управленіе Алтайскаго округа оказываетъ новоселамъ матеріальную помощь въ случаяхъ неурожаевъ, падежей скота и т. п. бѣдствій, а также облегчаетъ бѣднѣйшимъ переселенцамъ пріобрѣтеніе живого инвентаря выдачею имъ долгосрочныхъ

ссудъ, а иногда и безвозвратныхъ пособій. За 1894—1901 г.г. ссуды и пособія были выданы 1,872 семьямъ, на сумму 31.862 р.

Наконецъ, заботы главнаго управленія о хозяйственномъ преуспѣяніи новоселовъ выражаются и въ обводненіи нѣкоторыхъ изъ занятыхъ ими степныхъ участковъ, путемъ устройства запрудъ и изслѣдованія подпочвенныхъ водъ, а также въ развитіи травосѣянія при помощи показательныхъ полей и въ распространеніи усовершенствованныхъ орудій и машинъ за дешевую плату.

При этомъ было обращено вниманіе и на содѣйствіе религіозно-нравственному развитію алтайскихъ новоселовъ, съ каковою цѣлью въ настоящее время на средства, отпущенныя по Высочайшему повелѣнію 17 апрѣля 1897 г., сооружаются на переселенческихъ участкахъ Алтайскаго округа 12 церквей, изъ которыхъ 9 въ настоящее время уже закончены, и 30 школъ, изъ которыхъ закончено постройкою 18, причемъ въ 17 уже начались занятія.

Заселеніе раіона Пермь-Котласской желѣзной дороги и сѣверо-восточныхъ губерній.

Въ дополненіе ко всему сказанному выше о колонизаціонной дѣятельности Комитета Сибирской желѣзной дороги необходимо остановиться на мѣропріятіяхъ по заселенію мѣстностей сѣвера Европейской Россіи, тяготѣющихъ къ вспомогательной, по отношенію Сибирской магистрали, Пермь-Котласской желѣзной дорогѣ. Вопросъ этотъ былъ возбужденъ въ Комитетѣ Августѣйшимъ Предсѣдателемъ его, высказавшимъ въ засѣданіи 7 апрѣля 1897 г. заключеніе о необходимости поставить на очередь вопросъ о заселеніи раіона Пермь-Котласской линіи, представляющаго почти отъ Вятки и до самой Двины совершенно пустынную мѣстность. Высочайше утвержденными, 12 апрѣля 1897 года и 29 іюня 1899 года, положеніями Комитета министрамъ внутреннихъ дѣлъ и земледѣлія и государственныхъ имуществъ было предоставлено внести въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги свои предположенія о порядкѣ заселенія раіона помянутой рельсовой линіи. Представленныя соображенія послужили основаніемъ для разработки въ подготовительной коммисіи проекта правилъ для образованія переселенческихъ участковъ въ Вологодской и Пермской губерніяхъ. Правила эти удостоились по

положенію Комитета Сибирской желѣзной дороги, 22 іюня 1900 г., Высочайшаго утвержденія.

Согласно этимъ правиламъ, раіонъ образованія участковъ былъ ограниченъ тремя уѣздами Вологодской губерніи—Никольскимъ, Тотемскимъ и Усть-Сысольскимъ и двумя уѣздами Пермской—Чердынскимъ и Верхотурскимъ. Для нарѣзки участковъ въ этихъ уѣздахъ была учреждена временная партія вѣдомства министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ, которою уже образовано въ Верхотурскомъ уѣздѣ 158 участковъ, общею площадью въ 140.000 десятинъ.

При утвержденіи вышеупомянутыхъ правилъ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги имѣлъ въ виду необходимость нѣкотораго расширенія площади, назначенной имъ для образованія участковъ, и намѣтилъ на ближайшее время въ руководство министру земледѣлія и государственныхъ имуществъ, для изученія возможности нарѣзки такихъ участковъ, и остальные уѣзды Вологодской и Пермской губерній, а также губерніи Вятскую и Костромскую.

Августѣйшему Предсѣдателю Комитета было благоугодно дважды обратить особое вниманіе на цѣлесообразность такой постановки дѣла. Такъ, на всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1901 г. Архангельскаго губернатора, указывавшаго на наличность во ввѣренной ему губерніи и, въ частности, вдоль линіи Вологодско-Архангельской желѣзной дороги пространствъ, пригодныхъ для заселенія, послѣдовала Высочайшая отмѣтка: **«Нужно образовать переселенческіе участки вдоль дороги и заселить ихъ, какъ въ Сибири»**. Далѣе, въ засѣданіи Комитета 15 января 1903 г. Его Величествомъ было преподано указаніе о желательности не ограничивать дѣло образованія участковъ для переселенцевъ однимъ раіономъ Пермь-Котласской желѣзной дороги, но распространить работы и на другія мѣстности сѣвера и востока Европейской Россіи, какъ, напр., на пространства, прилегающія къ сооружаемой нынѣ С.-Петербурго-Вятской желѣзной дорогѣ.

Руководствуясь этими Высочайшими предуказаніями, подготовительная при Комитетѣ коммисія, при пересмотрѣ, весною 1903 г., правилъ 22 іюня 1900 г., признала возможнымъ рас-

пространить нарѣзку переселенческихъ участковъ не только на всѣ уѣзды Пермской и Вологодской губерній, но и на губерніи Архангельскую, Вятскую, Костромскую и Олонецкую, въ которыхъ—какъ выяснилось изъ данныхъ, собранныхъ министерствомъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ, земледѣльческая колонизація возможна, по крайней мѣрѣ, до 62° сѣверной широты. Выс. утв., 25 іюня 1903 г., положеніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги предположенія коммисіи были одобрены.

Законъ 25 іюня 1903 года составленъ примѣнительно къ дѣйствующимъ въ Сибири временнымъ правиламъ 13 іюня 1893 года, съ тѣми отъ нихъ отступленіями, которыя вызываются указаніями опыта и особенными условіями новаго колонизаціоннаго раіона. Главныя отличія новаго узаконенія отъ помянутыхъ правилъ заключаются прежде всего въ постановкѣ вопроса объ обезпеченіи будущихъ государственныхъ потребностей въ землѣ и въ установленіи иной, чѣмъ для сибирскихъ губерній, нормы душеваго земельнаго надѣла.

Запасныхъ участковъ въ сѣверо - восточныхъ губерніяхъ рѣшено не отводить, но, въ цѣляхъ возможно полнаго обезпеченія интересовъ фабричной, заводской и сельско - хозяйственной дѣятельности, постановлено не включать въ предѣлы переселенческихъ участковъ земли, особо пригодныя для основанія на нихъ различныхъ производствъ, а также пространства, заключающія запасы песка, камня и водные источники, необходимые для удовлетворенія потребностей желѣзной дороги. Что касается нормы душеваго надѣла, то за таковую, примѣнительно къ современнымъ нормамъ землевладѣнія въ многоземельныхъ мѣстностяхъ сѣвера Европейской Россіи, принята площадь въ 4—8 десятинъ, со включеніемъ лѣснаго надѣла, причемъ, въ видахъ могущихъ встрѣтиться въ отдѣльныхъ случаяхъ особенныхъ условій хозяйства, предоставлено министрамъ внутреннихъ дѣлъ и земледѣлія и государственныхъ имуществъ, при обращеніи участковъ подъ заселеніе, уменьшать, по ходатайствамъ мѣстныхъ властей, число переселенцевъ, которые въ обычномъ порядкѣ могутъ быть водворены на этихъ участкахъ. Наряду съ переселенческими участками образуются хуторскіе, размѣрами въ 15—30 десятинъ.

Въ видахъ согласованія землеотводныхъ работъ съ интересами старожилаго населенія, было признано необходимымъ, чтобы работы эти были соединены съ работами по поземельному устройству мѣстнаго населенія, не получившаго еще владѣнныхъ записей; въ раіонахъ землепользованія этой части населенія производство работъ обѣихъ указанныхъ категорій подчинено особымъ поземельно-устроительнымъ партіямъ. Въ тѣхъ же мѣстностяхъ сѣверо-восточныхъ губерній, гдѣ землеустройство населенія окончено, образованіе участковъ для заселенія поручено временнымъ партіямъ, причемъ признано возможнымъ допустить включеніе въ составъ переселенческихъ участковъ, съ согласія подлежащихъ обществъ и селеній, и за соотвѣтственное вознагражденіе послѣднихъ, черезполосныя съ свободными казенными землями крестьянскія надѣльныя угодья. Въ переселенческіе участки могутъ быть включаемы также оброчныя угодья, состоящія въ пользованіи мѣстныхъ крестьянъ, для которыхъ въ этихъ случаяхъ будутъ заготовляться новыя казенныя статьи.

Въ 1903 г. Комитетомъ было признано возможнымъ распространить на переселенцевъ, которые займутъ имѣющіе быть образованными для нихъ участки въ сѣверо-восточныхъ губерніяхъ, правила о пособіяхъ отъ правительства, выдаваемыхъ сибирскимъ переселенцамъ.

Одновременно на обсужденіе Комитета, по Высочайшему повелѣнію, были внесены весною 1903 года нѣкоторыя предположенія министерства внутреннихъ дѣлъ, касающіяся развитія, наряду съ свободною колонизаціею Сибири, переселенія на свободныя земли въ Европейской Россіи, подъ непосредственнымъ руководствомъ правительства.

Признавая предположенія эти въ общемъ соотвѣтствующими тѣмъ началамъ, на основаніи коихъ происходитъ, по указаніямъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, развитіе переселенческаго дѣла, Комитетъ считалъ наиболѣе соотвѣтственнымъ, чтобы зимой, 1903—1904 г.г., были внесены по этому предмету соотвѣтственныя представленія на уваженіе Государственнаго Совѣта.

Выслушавъ далѣе заявленіе министра внутреннихъ дѣлъ о необходимости, не ограничиваясь частными измѣненіями дѣй-

ствующихъ о переселеніи узаконеній, войти въ обсужденіе общаго вопроса объ удовлетворительности постановки переселенческаго дѣла и о тѣхъ измѣненіяхъ, которыя представлялись бы желательными, въ видахъ большаго согласованія его съ общегосударственными потребностями, а также для объединенія дѣятельности вѣдомствъ, принимающихъ участіе въ мѣропріятіяхъ по переселенческому движенію—Комитетъ отнесся съ полнымъ сочувствіемъ къ высказаннымъ В. К. Плеве соображеніямъ и положилъ обсужденіе вопросовъ о желательныхъ измѣненіяхъ существуюшей постановки дѣла поручить особому совѣщанію изъ министровъ внутреннихъ дѣлъ, финансовъ и земледѣлія и государственныхъ имуществъ, подъ предсѣдательствомъ члена и управляющаго дѣлами Комитета Сибирской желѣзной дороги А. Н. Куломзина.

Переселеніе на казенныя земли Сибири дворянъ-землепашцевъ.

Изложенныя выше колонизаціонныя мѣропріятія касались представителей тѣхъ сословій, которымъ принадлежитъ главенствующее значеніе въ процессѣ внутренней колонизаціи въ Имперіи—т. е. крестьянъ и мѣщанъ. Между тѣмъ, въ концѣ 90-хъ годовъ въ министерствѣ внутреннихъ дѣлъ возникли предположенія о цѣлесообразности дать возможность водворенія на казенныхъ земляхъ Сибири и Степнаго края и такимъ лицамъ дворянскаго сословія, которыя по образу жизни и земельному обезпеченію ничѣмъ не отличаются отъ крестьянъ и, имѣя единственнымъ источникомъ пропитанія хлѣбопашество, могли бы, путемъ переселенія въ Сибирь, улучшать свое экономическое благосостояніе. Предположенія эти, основанныя на ходатайствахъ, поступавшихъ отъ нѣкоторыхъ предводителей дворянства (особливо тульскаго — Арсеньева), послужили основаніемъ для проекта соотвѣтственныхъ правилъ, удостоившихся Высочайшаго утвержденія 22 іюня 1900 года, по обсужденіи ихъ въ подготовительной коммисіи и въ Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги.

Согласно этимъ правиламъ, право водворенія на казенныхъ земляхъ Сибири и Степнаго края предоставлено потомственнымъ дворянамъ, обрабатывающимъ землю личнымъ трудомъ своимъ и членовъ своей семьи; лица эти должны подавать просьбы о водвореніи въ Сибири начальникамъ губерній, которые предста-

вляютъ послѣднія на разрѣшеніе министра внутреннихъ дѣлъ со свѣдѣніями объ имущественномъ и хозяйственномъ положеніи просителей. Водвореніе упомянутыхъ лицъ въ Сибири допускается лишь по предварительномъ зачисленіи за ними того или другаго участка, осмотрѣннаго ими лично или черезъ избранныхъ повѣренныхъ. При водвореніи въ Сибири лицъ дворянскаго происхожденія имъ должны отводиться особые семейные участки отъ 60—100 дес. (въ зависимости отъ мѣстныхъ условій) на правѣ наслѣдственнаго владѣнія за ежегодный платежъ, равный оброчной подати у сосѣднихъ крестьянъ. Поселяющіеся на казенныхъ земляхъ дворяне-земледѣльцы пользуются такими же льготами по платежамъ за землю и пособіями, которыя установлены и для переселенцевъ изъ крестьянъ и мѣщанъ.

Всѣ вышеприведенныя мѣропріятія Комитета Сибирской желѣзной дороги характеризуютъ собою ту стройную систему, которая за истекшее десятилѣтіе была придана этимъ высшимъ учрежденіемъ колонизаціи Сибири. Установивъ, согласно предуказаніямъ Августѣйшаго Предсѣдателя, основные принципы переселенческаго дѣла въ Сибири, и обезпечивъ полную согласованность въ воззрѣніяхъ представителей отдѣльныхъ вѣдомствъ путемъ предварительнаго разсмотрѣнія всѣхъ относящихся къ этому дѣлу вопросовъ въ подготовительной коммисіи, Комитетъ съ замѣчательной чуткостью относился ко всѣмъ вновь зарождавшимся потребностямъ жизни и неуклонно примѣнялъ къ этимъ потребностямъ ранѣе изданныя имъ постановленія какъ путемъ того или другого измѣненія или дополненія послѣднихъ, такъ и расширеніемъ категоріи тѣхъ лицъ, къ которымъ эти постановленія относились.

Законы о поземельномъ устройствѣ населенія 4-хъ Сибирскихъ губерній и Забайкальской области.

Проведеніе черезъ Сибирь рельсоваго пути выдвинуло въ послѣднее десятилѣтіе на первую очередь необходимость скорѣйшаго разрѣшенія нѣкоторыхъ вопросовъ, которые стояли въ непосредственной связи съ колонизаціею Сибири. Сюда относился, прежде всего, возбужденный еще въ 60-хъ годахъ прошлаго столѣтія вопросъ о поземельномъ устройствѣ кореннаго сибирскаго населенія—крестьянъ и инородцевъ, фактическое землепользованіе котораго, за отсутствіемъ въ Сибири общаго межеванія, остава-

лось въ значительной степени неупорядоченнымъ. Для 4 сибирскихъ губерній—Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской вопросъ этотъ получилъ принципіальное разрѣшеніе во второй половинѣ 90-хъ годовъ; 23 мая 1896 г. удостоились Высочайшаго утвержденія, по обсужденіи въ Государственномъ Совѣтѣ, общія основанія поземельнаго устройства крестьянскаго и инородческаго населенія этихъ губерній, а 4 іюля 1898 г. получили Высочайшую санкцію правила о порядкѣ опредѣленія земельныхъ надѣловъ и производства поземельно-устроительныхъ работъ въ тѣхъ же губерніяхъ, выработанныя министерствомъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ примѣнительно къ установленнымъ въ Европейской Россіи порядкамъ землеустройства, съ нѣкоторыми лишь отступленіями отъ послѣднихъ, вызванными особенностями экономическаго быта сибирскаго населенія.

Особое Совѣщаніе А. Н. Куломзина.

Почти одновременно съ изданіемъ приведенныхъ законовъ, касавшихся западной, до—Байкальской Сибири, правительство приступило и къ упорядоченію условій землепользованія въ Забайкальской области. Земельныя права населенія этой области, состоящаго изъ рускихъ поселенцевъ—крестьянъ, казаковъ забайкальскаго казачьяго войска и инородцевъ (бурятъ и тунгусовъ), являлись совершенно невыясненными, послѣдствіемъ чего были частные захваты земель одною частью населенія у другой и многочисленные земельные споры. Подобное неустройство Забайкальской области обратило на себя вниманіе Государя Императора. Его Величеству благоугодно было 18 октября 1895 повелѣть образовать въ С.-Петербургѣ особое внѣвѣдомственное совѣщаніе, которому было поручено какъ выясненіе современнаго положенія Забайкалья, такъ и составленіе предположеній о мѣрахъ по поземельному устройству мѣстнаго населенія. Предсѣдателемъ этого совѣщанія, по личному избранію Государя Императора, былъ назначенъ въ декабрѣ 1896 г. управляющій дѣлами Комитета Сибирской желѣзной дороги А. Н. Куломзинъ.

Въ февралѣ 1897 г. къ задачамъ совѣщанія было отнесено и выясненіе вопроса объ опредѣленіи границъ Нерчинскаго округа вѣдомства Кабинета Его Величества. Свои занятія совѣщаніе начало изслѣдованіемъ на мѣстѣ черезъ посредство мѣстной

коммисіи—состоявшей подъ предсѣдательствомъ А. Н. Куломзина и посѣтившей Сибирь лѣтомъ 1897 г.—современныхъ условій землевладѣнія въ Забайкальѣ. При этомъ, кромѣ детальнаго изученія архивныхъ документовъ и составленія на основаніи межевыхъ данныхъ общей карты земельныхъ дачъ области, были собраны обширные и подробные матеріалы объ экономическомъ и бытовомъ состояніи ея населенія. Добытыя такимъ путемъ свѣдѣнія послужили основаніемъ для дальнѣйшихъ работъ совѣщанія. Первоначально имъ былъ обсужденъ вопросъ объ опредѣленіи границъ Нерчинскаго округа, и дѣло это получило окончательное рѣшеніе на основаніи Высочайше утвержденнаго, 10 апрѣля 1899 г., положенія Комитета Министровъ. Далѣе, по всеподданнѣйшему докладу предсѣдателя совѣщанія, послѣдовало Высочайшее повелѣніе, объявленное въ указѣ Правительствующему Сенату, 13 февраля 1900 г., о предоставленіи забайкальскому казачьему войску земель Нерчинскаго округа, состоявшихъ въ его фактическомъ пользованіи и свободныхъ пространствъ Акшинскаго округа [1]); вслѣдъ за тѣмъ совѣщаніемъ были выработаны главныя основанія поземельнаго устройства населенія Забайкальской области; этотъ законопроектъ, по разсмотрѣніи его Государственнымъ Совѣтомъ, получилъ Высочайшее утвержденіе 5 іюня 1900 г. Согласно новому закону, забайкальскому казачьему войску, кромѣ земель, уже дарованныхъ ему въ Нерчинскомъ округѣ, предоставлены всѣ земли, состоявшія въ его фактическомъ пользованіи въ западномъ Забайкальѣ и остающіяся свободными, за надѣленіемъ другихъ группъ населенія, земли въ Троицкосавскомъ округѣ. Въ отношеніи же крестьянъ и инородцевъ законъ 5 іюня 1900 г. распространилъ на Забайкалье начала землеустройства, принятыя закономъ 1896 г. въ четырехъ сибирскихъ губерніяхъ съ нѣкоторыми лишь измѣненіями, въ зависимости отъ особенностей края и бытовыхъ отличій мѣстнаго населенія. Главнѣйшія изъ этихъ измѣненій заключаются въ томъ, что отводимые обществамъ и селеніямъ надѣлы—норма которыхъ, по примѣру сибирскихъ губерній, была принята въ 15 десятинъ на душу мужскаго пола,—

1) За исключеніемъ лѣсныхъ угодій, необходимыхъ для дѣйствія разрабатываемыхъ золотыхъ пріисковъ.

могутъ при уважительныхъ условіяхъ быть увеличиваемы до размѣра въ 30 десятинъ на душу. Въ случаяхъ же, когда по ходатайствамъ отдѣльныхъ обществъ и селеній общая площадь земель, подлежащихъ отводу послѣднимъ, превышаетъ 30-десятинную норму, разрѣшеніе этихъ ходатайствъ зависитъ отъ соглашенія министровъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ и внутреннихъ дѣлъ. Далѣе, поземельное устройство признано возможнымъ распространить и на кочевыхъ инородцевъ, хотя бы перечисленіе ихъ въ разрядъ осѣдлыхъ не могло быть осуществлено немедленно (въ отличіе отъ четырехъ сибирскихъ губерній, гдѣ надѣленіе землею кочевыхъ инородцевъ по закону 4 іюня 1898 г. обусловлено обязательнымъ перечисленіемъ ихъ, при выдачѣ отводныхъ записей, въ разрядъ осѣдлыхъ). При этомъ министру земледѣлія и государственныхъ имуществъ было предоставлено, по соглашенію съ министромъ внутреннихъ дѣлъ, предсѣдателемъ Высочайше учрежденнаго совѣщанія о поземельномъ устройствѣ населенія Забайкальской области и приамурскимъ генералъ-губернаторомъ, пріостанавливать примѣненіе узаконеній объ отводѣ надѣловъ тѣмъ кочевымъ инородцамъ, поземельное устройство коихъ, по условіямъ ихъ быта, будетъ признано преждевременнымъ.

Въ развитіе приведенныхъ здѣсь главныхъ основаній поземельнаго устройства населенія Забайкалья, совѣщаніемъ были составлены правила о порядкѣ опредѣленія земельныхъ надѣловъ и производствѣ землеустроительныхъ работъ въ этой области, а равно и объ отводѣ земель забайкальскому казачьему войску. Оба проекта были затѣмъ внесены въ Государственный Совѣтъ и удостоились Высочайшаго утвержденія [1]).

Занятія совѣщанія А. Н. Куломзина не ограничились, однако, обсужденіемъ вышеупомянутыхъ вопросовъ, относившихся къ земельному устройству забайкальскаго населенія. При разработкѣ основаній землеустройства забайкальскихъ инородцевъ обнаружилась тѣсная связь этого дѣла съ общею организаціею инородческаго управленія. Произведенное на мѣстѣ изслѣдованіе выяснило, что внутреннія правоотношенія по землепользованію этой

---

[1]) Высочайше утвержденныя, 8 іюня 1901 г. и 3 іюня 1902 г., мнѣнія Государственнаго Совѣта.

части населенія не могутъ быть вполнѣ упорядочены до тѣхъ поръ, пока въ устройствѣ управленія инородцами будетъ сохраняться родовое начало, открывающее широкій просторъ злоупотребленіямъ вліятельныхъ родовичей и препятствующее переходу кочевниковъ къ осѣдлому образу жизни. Во вниманіе къ этому, Высочайшимъ повелѣніемъ 27 октября 1897 г., совѣщанію было поручено обсудить вопросъ о томъ, не представляется ли цѣлесообразнымъ дать забайкальскимъ инородцамъ административное устройство примѣнительно къ установленному для сельскаго населенія Имперіи вообще. Въ исполненіе этого порученія, совѣщаніемъ былъ составленъ и внесенъ на обсужденіе Государственнаго Совѣта проектъ положенія объ административномъ и судебномъ устройствѣ кочевыхъ инородцевъ Забайкальской области.

Проектъ этотъ удостоился Высочайшаго утвержденія 23 апрѣля 1901 г. Въ основѣ его лежитъ мысль о примѣненіи къ указаннымъ инородцамъ общихъ основаній устройства общественнаго управленія сельскихъ обывателей, установленныхъ положеніемъ о крестьянахъ 19 февраля 1861 г., въ тѣхъ внѣшнихъ формахъ, которыя были приняты для инородцевъ въ Туркестанѣ, Степныхъ областяхъ и Иркутскомъ генералъ-губернаторствѣ; другими словами, законъ 23 апрѣля 1901 г. вводитъ въ Забайкальѣ, взамѣнъ дѣленія инородцевъ на роды и родоваго подчиненія, территоріальное дѣленіе кочеваго населенія на волости и булучныя общества, состоящія въ завѣдываніи выборныхъ лицъ: волостныхъ старшинъ, ихъ помощниковъ и булучныхъ старостъ; общій надзоръ за управленіемъ инородцевъ ввѣряется введеннымъ съ 1 октября 1901 г. въ области крестьянскимъ начальникамъ, съѣздамъ послѣднихъ и областному по крестьянскимъ дѣламъ присутствію. Что же касается судебнаго устройства забайкальскихъ инородцевъ, то для послѣднихъ, взамѣнъ прежней словесной расправы, былъ учрежденъ особый инородческій судъ, дѣйствующій на основаніи обычаевъ: устройство этого суда сходно съ организаціей народнаго суда въ Туркестанскомъ краѣ съ нѣкоторыми лишь измѣненіями.

Предпринятое такимъ образомъ переустройство инородческаго управленія и суда въ Забайкальѣ представляетъ по своему ха-

рактеру близкую аналогію съ реформами, ранѣе проведенными для другихъ группъ инородческаго населенія Имперіи, и имѣетъ крупное общегосударственное значеніе, содѣйствуя сближенію забайкальскихъ кочевниковъ съ осѣдлою частью населенія области.

Сверхъ перечисленныхъ выше задачъ, выполненныхъ совѣщаніемъ А. Н. Куломзина, на послѣднее было въ 1897 г. [1]) возложено выясненіе близко соприкасавшагося съ этими задачами вопроса— объ условіяхъ пользованія нѣдрами земель въ Забайкальской области, въ связи съ правами на эти нѣдра забайкальскихъ владѣльцевъ— Кабинета Его Величества, казны и забайкальскаго войска. Совѣщаніе, исходя изъ основнаго положенія о необходимости сохранить безъ измѣненій права на нѣдра земель забайкальскихъ владѣльцевъ, предоставленныя имъ дѣйствующимъ законодательствомъ, составило проектъ правилъ, коими, во-первыхъ, регулируются отношенія, возникающія между населеніемъ съ одной стороны и собственниками нѣдръ и предпринимателями—съ другой и, во-вторыхъ, восполняются нѣкоторые пробѣлы въ дѣйствующихъ по этому вопросу законахъ. Проектъ совѣщанія былъ разсмотрѣнъ Государственнымъ Совѣтомъ и удостоился Высочайшаго утвержденія.

Насажденіе въ Сибири частнаго землевладѣнія.

Въ ближайшей связи съ мѣропріятіями по переселенческому дѣлу и землеустройству сибирскаго населенія стоитъ и вопросъ о насажденіи въ Сибири частнаго землевладѣнія, съ цѣлью, съ одной стороны, содѣйствія экономическому подъему страны, путемъ созданія недостающаго ей класса предпріимчивыхъ и хозяйственно благонадежныхъ землевладѣльцевъ, а съ другой— обезпеченія полезныхъ для мѣстнаго управленія дѣятелей, при наличности которыхъ возможно было бы избѣжать невыгодной для края системы назначенія на службу постоянно смѣняющихся лицъ изъ дальнихъ мѣстностей.

Еще съ средины XIX столѣтія издавались отдѣльныя правила объ отводѣ въ Сибири казенныхъ земель частнымъ лицамъ, которыя не привели однако къ какимъ-либо удачнымъ результатамъ, и общіе размѣры частнаго землевладѣнія оставались въ

---

1) По Высочайше утвержденному, 14 апрѣля 1897 г., положенію Комитета Министровъ.

Сибири крайне незначительными [1]). Разсматриваемый вопросъ былъ обсуждаемъ въ Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги въ засѣданіи 31 мая 1894 г., причемъ было высказано мнѣніе о желательности созданія въ Сибири, наряду съ крестьянской общиной, личнаго землевладѣнія, путемъ отчужденія участковъ казенной земли въ частныя руки; въ связи съ этимъ, въ 1896 г., Комитетъ поручилъ министру земледѣлія и государственныхъ имуществъ выработать предположенія по этому вопросу, которыя и были въ 1898 г. внесены А. С. Ермоловымъ на обсужденіе подготовительной при Комитетѣ коммисіи. При разсмотрѣніи этого проекта, въ коммисіи была высказана мысль о желательности предоставленія казенной земли преимущественно потомственнымъ дворянамъ, почему переработанный коммисіею проектъ, предварительно внесенія въ Государственный Совѣтъ, былъ обсуждаемъ въ особомъ совѣщаніи по дѣламъ дворянскаго сословія.

Предположенія объ отводѣ частнымъ лицамъ казенныхъ земель въ Сибири Высочайше утвержденнымъ, 8 іюня 1901 г., мнѣніемъ Государственнаго Совѣта были одобрены. Основныя положенія этого закона сводятся къ тому, что общая площадь казенныхъ земель, предназначаемая для образованія частныхъ хозяйствъ, опредѣляется, по мѣрѣ надобности, Государственнымъ Совѣтомъ, по представленіямъ министра земледѣлія и государственныхъ имуществъ. Изъ назначенной площади нарѣзываются земельные участки, размѣрами не свыше 3,000 десятинъ каждый и притомъ по возможности въ перемежку съ площадями крестьянскихъ земель; отводъ участковъ, превышающихъ эту норму, допускается не иначе, какъ съ особаго, каждый разъ, Высочайшаго разрѣшенія, испрашиваемаго черезъ Комитетъ Министровъ. Часть подлежащихъ отводу участковъ продается съ торговъ всѣмъ желающимъ, или же, съ Высочайшаго соизволенія, испрашиваемаго тѣмъ же порядкомъ, отчуждается опредѣленнымъ лицамъ по вольной цѣнѣ для устройства хозяйственныхъ или промышленныхъ предпріятій, а также фабрикъ или заводовъ. Другая часть отводится, по соглашенію министровъ земле-

---

1) Въ концѣ 90-хъ годовъ прошлаго столѣтія во всей Сибири насчитывалось лишь 1827 частновладѣльческихъ хозяйствъ.

дѣлія и государственныхъ имуществъ и внутреннихъ дѣлъ, благонадежнымъ въ хозяйственномъ отношеніи лицамъ дворянскаго сословія въ арендное пользованіе на сроки до 99 лѣтъ, съ правомъ для арендатора пріобрѣсти участокъ въ собственность покупкою.

Достигнутое закономъ 1901 г. согласованіе потребностей Сибирскаго края въ созданіи культурнаго класса землевладѣльцевъ съ выгодами тѣхъ лицъ, которыя пожелаютъ воспользоваться вновь установленными правилами, позволяетъ надѣяться, что послѣднія будутъ успѣшно содѣйствовать образованію въ Сибири устойчиваго частнаго землевладѣнія.

Мѣропріятія, содѣйствующія общему экономическому и промышленному развитію Сибири.

Помимо содѣйствія правильной постановкѣ переселенческаго дѣла въ цѣляхъ скорѣйшаго прочнаго заселенія района Сибирской желѣзной дороги, дѣятельность Комитета названной дороги въ значительной мѣрѣ была направлена также на изслѣдованіе и оживленіе производительныхъ силъ Сибири, въ связи съ общимъ подъемомъ экономической жизни въ тяготѣющихъ къ Сибирской желѣзной дорогѣ раіонахъ. Сюда относятся мѣропріятія по производству въ Сибири геологическихъ изслѣдованій и въ частности изслѣдованій золотопромышленности, по гидрографическому изслѣдованію озера Байкала, устьевъ р.р. Оби и Енисея и части Карскаго моря, и по содѣйствію организаціи въ Сибири сѣти метеорологическихъ станцій.

Геологическія работы.

Изъ этихъ предпріятій прежде всего слѣдуетъ упомянуть объ изученіи геологическаго строенія края.

Хотя нѣкоторыя части Сибири, преимущественно горнопромышленные округа (Алтай, Нерчинскій округъ и др.), и подвергались время отъ времени и на небольшихъ участкахъ геологическимъ изслѣдованіямъ, но изслѣдованія эти, носившія отрывочный, случайный характеръ, не давали отвѣта на многіе вопросы практическаго свойства и къ тому же далеко не охватывали намѣченнаго желѣзнодорожнаго раіона.

Признавая изученіе геологіи Сибири непремѣннымъ условіемъ и вѣрнѣйшимъ способомъ къ развитію въ этой малоизслѣ-

дованной, но несомнѣнно богатой полезными ископаемыми странѣ горнаго дѣла, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги въ первомъ же своемъ засѣданіи, 10 февраля 1893 года, постановилъ произвести вдоль линіи проектированнаго рельсоваго пути предварительныя геологическія изысканія и развѣдки.

Въ одномъ изъ ближайшихъ засѣданій, 10 марта того же 1893 г., Комитетъ слушалъ представленіе министра земледѣлія и государственныхъ имуществъ объ образованіи для выполненія указанной цѣли особыхъ горныхъ партій, причемъ Комитетъ пришелъ къ заключенію о необходимости связать ходъ работъ этихъ партій съ планомъ сооруженія Сибирской линіи и отпустить на организацію дѣятельности партій 50.670 р. Съ тѣхъ поръ Комитетъ ежегодно входилъ въ обсужденіе кредитовъ, потребныхъ на геологическія изысканія и развѣдки и на обработку и изданіе матеріаловъ по нимъ, причемъ въ общей сложности на эти работы было отпущено 897.762 р. Геологическія работы производились на всемъ почти протяженіи Сибирской линіи и принесли, прежде всего, немалую пользу самому желѣзнодорожно-строительному дѣлу; достаточно въ этомъ отношеніи упомянуть, что изслѣдованіе грунтовъ и основаній подъ крупнѣйшія сооруженія (напр. подъ Енисейскій мостъ), а также карьеровъ и каменноломень, отысканіе строительныхъ матеріаловъ и изученіе условій водоснабженія и промерзанія почвы были произведены при дѣятельномъ участіи геологическихъ партій.

Не меньшую услугу оказали партіи эксплоатаціонному дѣлу Сибирской линіи; трудами ихъ былъ открытъ или изслѣдованъ, а отчасти и развѣданъ цѣлый рядъ залежей минеральнаго топлива, какъ то: мѣсторожденія Экибазъ-Тузское въ 115 вер. отъ Павлодара и въ 120 вер. отъ р. Иртыша, Карагандинское и Куу-Чеку въ 340 вер. отъ этой рѣки и въ 560 вер. отъ желѣзной дороги, Судженское мѣсторожденіе близъ ст. Судженки, Антроповское по р. Чулыму, Кубековское на берегу Енисея и Кускунское близъ ст. Есаульской, Черемховское близъ ст. Головинской въ 130 вер. отъ Иркутска, Малиновское у оз. Байкала, Хара-Норъ въ Забайкальской области, Сучанское въ Южно-Уссурійскомъ краѣ и др. Наиболѣе благопріятными, въ смыслѣ близости къ линіи и

качества угля оказались Судженскій и Черемховскій угленосные районы.

Произведенный въ широкихъ размѣрахъ опытъ эксплоатаціи перваго изъ этихъ мѣсторожденій въ полной мѣрѣ подтвердилъ первоначальныя предположенія о наличности близъ самой линіи богатыхъ запасовъ коксующагося угля. Въ 1899 г. министерствомъ путей сообщенія заключенъ договоръ съ частнымъ предпринимателемъ Михельсономъ, разрабатывающимъ одинъ изъ 9 участковъ Судженскаго угленоснаго района—копь близъ ст. Судженки, на поставку угля для надобностей Сибирской желѣзной дороги. Одновременно разрабатывается для той же цѣли средствами казны смежная копь—Анжерская. Въ 1900 г. на Судженскихъ залежахъ было добыто свыше 5 мил. пудовъ угля, причемъ удалось настолько обезпечить нужды отопленія западнаго и средняго участковъ Сибирской магистрали, считая и потребность въ топливѣ Красноярской и Омской желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, что предвидится возможность отпуска сибирскаго кокса на уральскіе желѣзодѣлательные заводы.

Въ Иркутской губерніи были найдены залежи угля близъ села Черемхово; мѣсторожденіе это пріобрѣтаетъ особо важное значеніе вслѣдствіе залеганія углей близъ линіи желѣзной дороги и удобства добыванія угля при незначительной глубинѣ шахтъ и самомъ ничтожномъ притокѣ воды. Черемховскія залежи разработываются частными компаніями (инж. Маркевича и др.), причемъ уже въ 1900 г. было добыто около 10 мил. пуд. угля частью для потребностей Сибирской желѣзной дороги и паровой переправы черезъ оз. Байкалъ, частью же для г. Иркутска.

Что же касается Забайкальской желѣзной дороги, то есть надежда, что она будетъ обезпечена углемъ изъ Малиновскаго и Хара-Норскаго мѣсторожденій.

Кромѣ мѣсторожденій каменнаго угля, развѣдками геологическихъ партій обнаружены заслуживающіе вниманія признаки желѣзныхъ рудъ между р. Енисеемъ и оз. Байкаломъ.

Таковы главнѣйшіе практическіе результаты, достигнутые геологическими партіями, болѣе же подробныя свѣдѣнія, а равно представленіе о научномъ значеніи дѣятельности названныхъ пар-

тій дадутъ предпринятые, а частью и изданные уже подробные отчеты по законченнымъ въ 1899 г. геологическимъ работамъ.

Еще въ 1894 г. Комитетомъ было усмотрѣно, что геологическія работы, имѣвшія цѣлью какъ производство систематическаго геологическаго описанія желѣзнодорожнаго раіона, такъ и изысканіе матеріаловъ, необходимыхъ для постройки линіи, и водоносныхъ слоевъ для снабженія станцій въ маловодныхъ мѣстахъ, а равно изслѣдованіе мѣсторожденій полезныхъ ископаемыхъ, главнымъ же образомъ каменнаго угля,—не могутъ, по сложности своихъ прямыхъ задачъ, въ полной мѣрѣ удовлетворить весьма серьезнымъ и неотложнымъ потребностямъ сибирской золотопромышленности, которая оставалась малоизслѣдованною. За 60 слишкомъ лѣтъ существованія въ Сибири частнаго золотого дѣла золотые промыслы были въ первый разъ, въ 1843 г., предметомъ небольшихъ изслѣдованій, остававшихся долгое время единственною попыткою систематически-сравнительнаго описанія золотоносныхъ округовъ, и лишь 40 лѣтъ спустя—въ 80-хъ годахъ были произведены нѣкоторыя геологическія работы въ Олекминскомъ и сѣверно-Енисейскомъ раіонахъ и отчасти въ Маріинской тайгѣ. Если прибавить къ этимъ изслѣдованіямъ нѣкоторыя свѣдѣнія о золотомъ дѣлѣ, имѣвшіяся въ Кабинетѣ Его Величества, то будетъ перечисленъ весь научный матеріалъ, который къ началу 90-хъ годовъ могъ служить для выясненія условій золотопромышленности въ Сибири. **Изслѣдованіе золотопромышленности.**

При такихъ обстоятельствахъ и въ виду особой важности для края золотого дѣла съ одной стороны, и необходимости развитія этого послѣдняго для прочнаго установленія металлическаго обращенія съ другой, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, въ засѣданіи 31 мая 1894 г., положилъ поручить министру земледѣлія и государственныхъ имуществъ войти въ ближайшее обсужденіе вопроса объ организаціи подробнаго изслѣдованія золотопромышленности въ Сибири и черезъ годъ, 3 мая 1895 г., согласно съ предположеніями по этому предмету горнаго вѣдомства, постановилъ: 1) образовать при горномъ департаментѣ особую коммисію для разработки имѣющихся свѣдѣній о сибирской золотопромышленности и для составленія на осно-

ваніи ихъ программы изслѣдованія золотопромышленныхъ раіоновъ и 2) командировать особую экспедицію для изслѣдованія золотоносности неизслѣдованнаго побережія береговъ Охотскаго моря, западнаго берега Камчатки и Шантарскихъ острововъ.

Полученныя въ послѣдніе годы отчетныя данныя этой экспедиціи позволяютъ судить о достигнутыхъ ею крупныхъ результатахъ,—такъ, произведенными поисковыми работами, въ связи съ подробнымъ геологическимъ изслѣдованіемъ пройденныхъ пространствъ, доказано присутствіе золота во многихъ рѣчныхъ долинахъ между лѣвымъ берегомъ р. Уды и бывшимъ портомъ Аяномъ и выяснено положительное значеніе для золотоносности изслѣдованныхъ мѣстностей между водораздѣльнымъ Джугджурскимъ хребтомъ и поясомъ прибрежныхъ горъ, гдѣ выдѣлены шесть раіоновъ, представляющихъ положительныя данныя для продолженія тамъ поисковъ и развѣдокъ на золото; раіоны эти обнимаютъ семь отдѣльныхъ рѣчныхъ системъ (р.р. Алданъ, Уй, Лантаръ, Муте, Немуй, Кыранъ и Яна).

Дѣятельность Комитета Сибирской желѣзной дороги по отношенію къ другимъ золотосодержащимъ мѣстностямъ какъ западной, такъ и восточной Сибири, выразилась въ организаціи изученія Бирюсинско-Енисейскаго, Амурско-Приморскаго, Ленскаго и Томскаго золотоносныхъ округовъ.

Въ 1897 году въ Енисейскомъ золотопромышленномъ раіонѣ было произведено статистико-экономическое и техническое изслѣдованіе, благодаря которому удалось выяснить какъ современное положеніе и нужды золотопромышленности въ южной части названнаго раіона, такъ равно и причины упадка здѣсь золотого дѣла и нѣкоторыя средства къ его поддержанію.

Въ виду важныхъ результатовъ этого изслѣдованія, таковому же подвергнуты были при посредствѣ особой статистико-экономической партіи въ теченіе 1898—1900 г.г. Амурско-Приморскій и Ленскій золотоносные раіоны, гдѣ особенно тщательнаго изученія заслуживали наблюдавшіеся признаки измельчанія золотопромышленности.

Остальные раіоны Томской и Иркутской горныхъ областей были изслѣдованы при помощи чиновъ мѣстнаго горнаго надзора.

Геологическое изслѣдованіе золотоносныхъ областей Сибири было начато въ 1898 году и производится согласно плану, выработанному на 10 лѣтъ Высочайше учрежденной коммисіею для изслѣдованія сибирской золотопромышленности. Съ 1898 г. было начато изслѣдованіе Енисейскаго и Амурско-Приморскаго золотоносныхъ раіоновъ, а съ 1900 г. геологическія изслѣдованія распространены и на Ленскій раіонъ. Одновременно съ этими работами производятся и топографическія съемки, необходимыя для детальнаго геологическаго изученія мѣстности; съемки эти еще въ 1897 г. были возложены на часть чиновъ корпуса военныхъ топографовъ, которые до того времени были заняты съемками исключительно для нуждъ рельсоваго пути. Во всѣхъ площадяхъ, гдѣ золотопромышленность уже болѣе или менѣе развилась, производятся сплошныя топографическія и геологическія съемки въ большомъ масштабѣ; въ прилегающей же къ этимъ площадямъ тайгѣ ведутся по наиболѣе важнымъ направленіямъ маршрутныя съемки, которыя въ значительной мѣрѣ освѣщаютъ геологическое строеніе и практическую пригодность этихъ до сихъ поръ совершенно пустынныхъ областей. Въ результатѣ произведенныхъ до сихъ поръ изслѣдованій было обнаружено, что золотоносность распространяется далеко за предѣлы тѣхъ площадей, въ которыхъ уже болѣе или менѣе развита золотопромышленность. Въ Енисейской тайгѣ, напримѣръ, достовѣрно золотоносными являются—долина большой рѣки Теи [1]), система р. Макѣевки и Кутукаса, Сурнихи и др. Въ Амурско-Приморскомъ раіонѣ, не говоря уже о возможномъ открытіи новыхъ площадей съ достаточнымъ содержаніемъ золота, имѣются еще запасы этого металла во многихъ площадяхъ разработывающихся нынѣ промысловъ, гдѣ содержаніе достигаетъ золотника въ 100 пуд. породы. Запасы золота въ розсыпяхъ съ меньшимъ содержаніемъ—громадны и не только на нетронутыхъ еще пространствахъ, но и на площадяхъ, считающихся выработанными.

Геологическими изслѣдованіями доказано, что золотосодержащіе наносы имѣютъ большее распространеніе, чѣмъ это предполагалось

---

[1]) Часть долины р. Теи сдана въ аренду частнымъ лицамъ, и на ней уже производится добыча золота.

прежде, и въ настоящее время, при переходѣ къ механическимъ способамъ добычи, удешевляющимъ эксплоатацiонные расходы, эти новыя площади получили уже промышленное значенiе. Среди механическихъ прiемовъ добычи особенное распространенiе начинаютъ прiобрѣтать драги, которыхъ въ настоящее время работаетъ болѣе десяти.

Вмѣстѣ съ тѣмъ изслѣдованiя сибирской золотопромышленности выяснили, что въ будущемъ нашъ золотой промыселъ будетъ обезпеченъ разработкой коренныхъ мѣсторожденiй золота—кварцевыхъ жилъ какъ въ Амурско-Приморскомъ раiонѣ, такъ и въ Енисейскомъ и другихъ раiонахъ. На Ниманскихъ промыслахъ, напр., нѣкоторыя изъ жилъ уже развѣдываются; среднее содержанiе такъ называемой Дмитрiевской жилы достигаетъ 30 зол. въ 100 пуд. кварца; на р. Селимджѣ въ Амурской области также приступлено къ разработкѣ золотоносныхъ жилъ.

Въ соотвѣтствiи съ работами по изученiю сибирской золотопромышленности на мѣстѣ, развивалась и дѣятельность образованной при горномъ департаментѣ коммисiи для изслѣдованiя сибирской золотопромышленности, выразившаяся въ рядѣ предпринятыхъ ею трудовъ и изданiй по описанiю положенiя и нуждъ золотого промысла. Сюда относятся: карты золотыхъ прiисковъ Сибири и Урала, списокъ главнѣйшихъ русскихъ золотопромышленныхъ компанiй и фирмъ, описанiе золотыхъ и горныхъ промысловъ Амурско-Приморскаго края, отчетъ по статистико-экономическому изслѣдованiю въ южной части Енисейской губернiи, планшеты топографическихъ съемокъ въ Енисейскомъ и Ленскомъ золотоносныхъ раiонахъ и перечень золотоносныхъ раiоновъ въ Сибири и описанiе прiисковыхъ дорогъ; кромѣ того печатаются: отчеты по статистико-экономическому изслѣдованiю золотопромышленности въ Амурско-Приморскомъ и Ленскомъ раiонахъ, указатель литературы по золотому промыслу и историческiй очеркъ золотопромышленности въ Россiи въ XVIII столѣтiи.

На работы по изслѣдованiямъ золотопромышленности, а равно на содержанiе упомянутой коммисiи при горномъ департаментѣ и на изданiе трудовъ послѣдней Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги отпущено за перiодъ 1895—1903 г.г.—1.238.374 р. Кромѣ

того, начиная съ 1897 года, на добавочное содержаніе военныхъ топографовъ, производившихъ съемки въ золотоносныхъ раіонахъ, было ассигновано 404.208 р. Такимъ образомъ общая сумма затратъ по изученію золотопромышленнаго дѣла въ Сибири выразилась въ суммѣ 1.642.522 р.

Улучшеніе судоходныхъ условій сибирскихъ рѣкъ.

Къ разряду вспомогательныхъ предпріятій Сибирской желѣзной дороги относятся также мѣры по улучшенію судоходныхъ условій сибирскихъ рѣкъ.

Министерство путей сообщенія, на обязанности котораго съ 1882 г. лежала забота объ улучшеніи судоходства на рѣкахъ Сибири, за недостаткомъ средствъ, должно было ограничиться лишь общимъ изученіемъ названныхъ водныхъ путей, не приступая къ работамъ по улучшенію на нихъ условій судоходства; отсюда происходили трудности и опасности рѣчной перевозки и высокіе фрахты, болѣе чѣмъ въ 5 разъ превышавшіе волжскіе.

Находя, что немедленное улучшеніе судоходныхъ условій сибирскихъ рѣкъ, помимо быстраго развитія на нихъ грузового движенія, вызывается также необходимостью срочной доставки на Сибирскую линію строительныхъ матеріаловъ, Комитетъ, въ засѣданіи 14 іюня 1893 г., отпустилъ 1.146.150 р. на расходы по улучшенію судоходныхъ условій рѣкъ западной Сибири.

На эти средства на р. р. Турѣ, Тоболѣ, Иртышѣ, Оби и Томи[1]) произведены обстановка фарватеровъ и водостѣснительныя сооруженія, устроены водомѣрные посты, метеорологическія станціи и т. п., пріобрѣтены землечерпательницы, служебные пароходы и паровые баркасы.

Благодаря этимъ мѣрамъ, а также учрежденію въ 1894 г. Томскаго округа путей сообщенія для завѣдыванія рѣками Обскаго бассейна и Обь-Енисейскимъ каналомъ, названныя выше рѣки можно считать поставленными въ благопріятныя условія, обезпечивающія до извѣстной степени правильность судоходнаго по нимъ движенія.

---

1) Кромѣ этихъ рѣкъ Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги, какъ это указано во II главѣ настоящаго очерка, было предпринято и улучшеніе судоходныхъ условій р.р. Чулыма, Ангары, Шилки и Амура, которое имѣло цѣлью ускорить подачу на строившуюся магистраль необходимыхъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей.

Гидрографическое изслѣдованіе озера Байкала.

На ряду съ дѣломъ улучшенія судоходныхъ условій сибирскихъ рѣкъ слѣдуетъ поставить предпринятое Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги гидрографическое изслѣдованіе озера Байкала.

Озеро это, величайшее изъ изслѣдованныхъ нынѣ прѣсноводныхъ водовмѣстилищъ стараго свѣта, обратило на себя вниманіе Комитета еще въ 1893 г., когда признано было желательнымъ развитіе на немъ пароходнаго сообщенія, для ускоренія и удешевленія постройки Забайкальской желѣзной дороги.

Въ виду этого, въ распоряженіе министерства путей сообщенія было отпущено изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій 5.000 р. для изысканія на упомянутомъ озерѣ удобныхъ стоянокъ; на эти средства въ 1894 г. чинами министерства были произведены изслѣдованія въ южной части озера и намѣчены мѣста для устройства пристаней близъ Лиственичной и Мысовой. Этими изысканіями установлена была полная неизслѣдованность бурнаго озера, простирающагося въ глубь страны свыше чѣмъ на 600 в., изобилующаго рыбными богатствами и окруженнаго богатою лѣсомъ и минералами мѣстностью, въ сѣверной части которой уже началась разработка пріисковъ съ хорошимъ содержаніемъ золота.

Во вниманіе къ тому общегосударственному значенію, которое Байкалъ—этотъ естественный подъѣздной путь къ Сибирской желѣзной дорогѣ—долженъ имѣть въ дѣлѣ оживленія всего края, подготовительная при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги коммисія, разсматривавшая въ 1895 г. вопросъ о подробномъ изученіи озера, склонилась въ пользу производства общаго его гидрографическаго изслѣдованія, съ тѣмъ, чтобы въ будущемъ вполнѣ обезпечить безопасное по немъ судоходство. Отпустивъ, въ виду этихъ соображеній, въ 1895 г. въ распоряженіе морского вѣдомства 7.000 р. на командированіе экспедиціи для составленія на мѣстѣ подробной программы гидрографическаго изслѣдованія озера, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги въ теченіе послѣднихъ шести лѣтъ ежегодно отпускалъ средства на приведеніе этой программы въ исполненіе, ассигновавъ въ общей сложности на этотъ предметъ 373.459 р., изъ коихъ 37.314 р. съ 1899 г. обращены были на устройство и содержаніе маячнаго

на озерѣ освѣщенія. Общіе итоги законченныхъ нынѣ работъ экспедиціи выражаются въ слѣдующемъ: снято берега—3,900 линейныхъ верстъ, пройдено шлюпочнымъ промѣромъ—8,200 верстъ, судовымъ промѣромъ—1,000 верстъ и измѣрено 75,000 глубинъ. Кромѣ того опредѣлено 73 тригонометрическихъ и 49 астрономическихъ пунктовъ.

Практическіе результаты изслѣдованія сказались еще во время его производства: открытіемъ удобныхъ якорныхъ стоянокъ, составленіемъ лоцманскихъ указаній, изданіемъ морскихъ картъ и установкою на озерѣ предостерегательныхъ знаковъ, сигналовъ и маяковъ. Уже въ 1897 г. главнымъ гидрографическимъ управленіемъ издана была временная карта южной и сѣверной частей Байкала, явившаяся однимъ изъ первыхъ практическихъ руководствъ для плаванія по этому озеру. Затѣмъ въ 1900 г. напечатана была подробная карта южной трети Байкала, по точности не уступающая картамъ, коими пользуются суда на Черномъ морѣ. Вскорѣ будутъ закончены и поступятъ въ продажу карты сѣверной и средней части и атласъ Байкала, въ масштабѣ 1 вер. въ дюймѣ; къ навигаціи же 1904 г. предположено окончить изданіе всѣхъ трудовъ экспедиціи, которые, кромѣ названныхъ выше, будутъ состоять: изъ генеральной карты Байкала, въ масштабѣ 20 вер. въ дюймѣ, и лоціи (описанія) Байкала, а также атласовъ рѣки Верхней Ангары и волока на р. Витимъ.

При работахъ на Байкалѣ имѣлось въ виду немедленно воспользоваться результатами изслѣдованія, какъ для движенія паромовъ-ледоколовъ, такъ и вообще для эксплоатаціи озера. Поэтому еще въ 1899 г. приступлено было къ освѣщенію Байкала маяками и въ теченіе 3-хъ лѣтъ Байкалъ, начиная отъ мыса Голоустнаго и до устья рѣки Верхней Ангары, былъ освѣщенъ 10-ю маячными огнями; огни эти поставлены или на деревянныхъ пирамидахъ въ 60 фут. высоты, или же на небольшихъ будкахъ, стоящихъ на прибрежныхъ скалахъ на высотѣ отъ 45 фут. до 140 саж.

Независимо отъ изученія и описанія озера, чинами Байкальской гидрографической экспедиціи лѣтомъ 1902 г. обслѣдована

была рѣка Верхняя Ангара и волокъ между нею и р. Витимомъ. Верхняя Ангара изслѣдована на 300 верстъ отъ ея устья и оказалась суходною на всемъ этомъ протяженіи для судовъ съ осадкою въ 5 четвертей, волокъ же между этою рѣкою и м. Бодайбо, центромъ Витимскихъ золотыхъ пріисковъ, является удобнымъ для проведенія по нему искусственнаго пути безъ особенныхъ затрудненій. Путь отъ станціи Байкалъ до р. Витима по этому новому направленію, т. е. по Байкалу, р.р. Верхней Ангарѣ и Витиму, оказался короче на 700 верстъ существующаго пути, и если это направленіе осуществится проведеніемъ искусственнаго пути по волоку, то несомнѣнно громадное большинство грузовъ на р. Витимъ, количество которыхъ достигаетъ теперь 3 милліоновъ пудовъ въ годъ, пойдетъ по нему, призвавъ къ жизни этотъ пустынный край.

Отпустивъ на это изслѣдованіе 12.819 р., Комитетъ Сибирской желѣзной дороги рѣшилъ ограничиться этимъ ассигнованіемъ, находя, что средства на самое проведеніе дороги должны быть даны наиболѣе заинтересованными въ ней лицами—золотопромышленниками и пароходовладѣльцами.

Зоологическое изслѣдованіе озера Байкала.

Въ виду выяснившагося важнаго практическаго значенія изученія Байкальскаго рыболовства, составляющаго основу благосостоянія прибрежнаго населенія и подрываемаго хищническими способами эксплоатаціи рыбныхъ богатствъ, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги еще въ 1897 году разрѣшилъ морскому министерству употребить изъ остатковъ его ассигнованія въ отчетномъ году 3.998 р. на командировку лейтенанта Боткина для изслѣдованія фауны озера. Результатъ изслѣдованія изложенъ въ опубликованной лейт. Боткинымъ брошюрѣ на средства, отпущенныя Комитетомъ.

Кромѣ того Комитетъ призналъ полезнымъ оказать матеріальную поддержку особой байкальской научно-промысловой экспедиціи, организованной въ 1900 г. министерствомъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ. Съ этою цѣлью на производство работъ экспедиціи Комитетомъ было ассигновано въ 1900 и 1901 г.г. изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій Сибирской жел. дор. 17.500 рублей. Въ 1902 г. работы экспедиціи были закончены. Произведенное экспедиціею фа-

унистическое изученіе Байкала было трехъ родовъ: глубоководное, имѣвшее цѣлью ознакомленіе съ фауною недоступныхъ при обыкновенныхъ условіяхъ глубинъ и совершавшееся при помощи сѣтей и драгъ, опущенныхъ паровою силою до 700—800 саж. глубины, береговое, при участіи водолазовъ, и, наконецъ, сухопутное, имѣвшее задачею ознакомиться съ энтомологіею и флорою еще мало изученныхъ береговъ Байкала; результатомъ послѣдняго изслѣдованія явились обширныя энтомологическія коллекціи и тщательно составленный гербарій. По мѣрѣ добыванія фаунистическаго матеріала, новыя формы животныхъ (рыбъ, ракообразныхъ и молюсковъ) набрасывались красками рисовальщикомъ, входившимъ въ составъ экспедиціи; такихъ рисунковъ исполнено до 150 и кромѣ того сдѣлано свыше 300 фотографическихъ снимковъ. Собранный экспедиціею матеріалъ будетъ изучаться соотвѣтствующими по спеціальности натуралистами; по новизнѣ и количеству этого матеріала Байкальская зоологическая экспедиція займетъ несомнѣнно выдающееся мѣсто въ исторіи изслѣдованія Байкала и Сибири вообще.

Организація метеорологическихъ станцій.

Наряду съ недостаточностью свѣдѣній по гидрографіи Сибири, вниманіе Комитета Сибирской желѣзной дороги остановила на себѣ неизслѣдованность края и въ метеорологическомъ отношеніи, обусловливаемая малымъ (одна станція на 2,000 геогр. миль) распространеніемъ въ Сибири сѣти метеорологическихъ станцій.

Въ виду несомнѣнной пользы послѣднихъ для интересовъ Сибирской желѣзной дороги и Байкальской переправы, Комитетъ рѣшилъ оказать дѣлу метеорологическаго изученія Сибири свое содѣйствіе и, согласно положенію отъ 23 декабря 1897 года, отпустилъ въ распоряженіе главной физической обсерваторіи 5.360 руб. на образованіе и содержаніе метеорологическихъ станцій близъ оз. Байкала: въ Лиственичной, Мысовой, Култукѣ, на Александровскомъ пріискѣ и въ зимнее время посреди озера Байкала.

Наблюденія 1898 года, подтвердившія появленіе, въ прибайкальскомъ раіонѣ, въ температурѣ и влажности чрезвычайно быстрыхъ измѣненій, маскирующихъ правильный суточный ходъ

этихъ метеорологическихъ элементовъ, потребовали продолженія метеорологическихъ наблюденій на Байкалѣ; кромѣ того, въ удовлетвореніе ходатайства желѣзнодорожнаго вѣдомства, открыты были новыя метеорологическія станціи по линіи желѣзной дороги, на что Комитетъ отпустилъ въ январѣ 1899 г.—10.785 р. и въ декабрѣ того же года 16.580 руб. Станціи эти, независимо отъ научнаго интереса производящихся на нихъ наблюденій, имѣютъ весьма важное значеніе для правильнаго движенія поѣздовъ, въ виду организованной на нихъ службы предостереженій о предстоящихъ метеляхъ.

Въ декабрѣ 1901 года, Комитетомъ было ассигновано 900 р. на печатаніе результатовъ метеорологическихъ наблюденій за 1899 и 1900 г.г., въ виду желательности возможно широкаго распространенія этого матеріала среди изслѣдователей, которые сумѣли бы освѣтить его съ различныхъ сторонъ.

Гидрографическое изслѣдованіе устьевъ р.р. Оби и Енисея и части Карскаго моря.

Заканчивая перечисленіе важнѣйшихъ мѣропріятій Комитета по развитію промышленности и торговли въ Сибири, нельзя не остановиться на вопросѣ объ упорядоченіи, въ интересахъ экономическаго преуспѣянія Сибири, морского съ нею сообщенія черезъ устья р.р. Оби и Енисея.

Для изслѣдованія этого пути, Комитетомъ въ 1893 г. снаряжена была экспедиція, которой между прочимъ была поручена опытная доставка англійскихъ рельсовъ въ г. Красноярскъ. Экспедиція эта вполнѣ удачно справилась съ своей задачею и, благополучно проникнувъ морскимъ путемъ въ устья р. Енисея и оттуда до г. Енисейска, доказала доступность Карскаго моря для обыкновенныхъ коммерческихъ судовъ.

Въ то же время выяснилась необходимость составленія вѣрной карты сибирскаго побережья, какъ для обезпеченія морскихъ сношеній съ Сибирью, такъ и для развитія нашихъ промысловъ въ сѣверныхъ водахъ.

Въ виду этого, Комитетомъ, въ засѣданіи 3 мая 1894 г., было ассигновано 108.010 руб. на снаряженіе новой экспедиціи, на этотъ разъ исключительно для изслѣдованія устья р.р. Оби и Енисея и части Карскаго моря. Въ періодъ времени 1894—1896 г.г. работами экспедиціи были закончены изслѣдованія Ени-

сейскаго залива и Обской губы, причемъ сдѣлана опись (лоція) всѣхъ береговъ, въ виду которыхъ можетъ совершаться плаваніе; кромѣ того обслѣдованы два прохода въ Енисей съ восточной и западной сторонъ острова Сибирякова и опредѣлено астрономически положеніе послѣдняго.

Изслѣдованія эти выяснили, что Енисей не имѣетъ бара и доступенъ для океанскихъ судовъ болѣе, чѣмъ на 1,500 верстъ отъ устья, и что входъ въ Обь возможенъ для судовъ съ осадкою не болѣе 12 футъ; для судовъ же съ бóльшею осадкою обнаружена въ Обской губѣ закрытая бухта, чѣмъ и сохранено значеніе громадной Обской системы для внѣшней морской торговли. При этомъ были пополнены и исправлены существующія географическія карты, а также произведены опредѣленія астрономическихъ пунктовъ и магнитныя, гидрологическія и другія наблюденія.

Изслѣдованіемъ бухты «Находка» въ 1897 г. первоначально предполагалось закончить гидрографическія работы на сѣверномъ побережьѣ Сибири; между тѣмъ, для возможно полнаго облегченія плаванія въ прилегающихъ частяхъ Сѣвернаго океана, по мнѣнію министра финансовъ, высказанному въ засѣданіи Комитета 10 декабря 1897 г., требовалось еще произвести полное описаніе морскихъ проливовъ, ведущихъ въ Карское море, и острововъ Бѣлаго и Вилькицкаго, а также отыскать фарватеръ между ними и материкомъ.

Руководствуясь указаніемъ Августѣйшаго Предсѣдателя, что изслѣдованіе такихъ малоизвѣстныхъ мѣстъ, какъ Карское море, представляетъ значительный научный интересъ и въ то же время, оживляя промышленныя силы и торговлю тяготѣющихъ къ нимъ раіоновъ, обѣщаетъ въ результатѣ большія практическія выгоды, Комитетъ, согласно положенію отъ 23 декабря 1897 г., призналъ необходимымъ продолжать гидрографическое изслѣдованіе морскаго пути къ Оби и Енисею.

Изъ отчетовъ о произведенныхъ до сихъ поръ работахъ видно, что за это время изслѣдованіямъ, заключавшимся въ опредѣленіи астрономическихъ пунктовъ, тріангуляціи, съемкѣ, шлюпочномъ и судовомъ промѣрѣ, описи береговъ и т. д., были

*

подвергнуты: проливы Югорскій шаръ, Маточкинъ шаръ и отчасти Карскія ворота, Печорскій заливъ, бухта у мыса Гребень при входѣ въ Югорскій шаръ и нѣсколько бухтъ на Мурманскомъ берегу; этими изслѣдованіями вполнѣ обезпечена безопасность плаванья въ Югорскомъ и Маточкиномъ шарахъ и вмѣстѣ съ тѣмъ судамъ, идущимъ въ Карское море, дано по пути нѣсколько надежныхъ укрытій на случай непогоды. Кромѣ вышеупомянутыхъ чисто гидрографическихъ работъ, экспедиція какъ и прежде производила магнитныя, гидрологическія и другія наблюденія.

Памятники, сооружаемые Державному Основателю Великаго Сибирскаго пути.

Въ ознаменованіе заканчивающейся постройки Сибирской желѣзной дороги Августѣйшему Предсѣдателю Комитета, 24 марта 1900 г. и 31 мая 1901 г., благоугодно было повелѣть соорудить на средства казны въ С.-Петербургѣ на Знаменской площади, противъ Николаевскаго вокзала, и во Владивостокѣ памятники Державному Основателю Великаго Сибирскаго пути, въ Бозѣ почившему Императору Александру III.

Высшее руководительство сооруженіемъ памятника въ С.-Петербургѣ возложено на Комитетъ Сибирской желѣзной дороги; для ближайшаго же завѣдыванія работами, учреждена при министерствѣ финансовъ особая коммисія, подъ предсѣдательствомъ академика князя Голицына, причемъ, по Высочайшему повелѣнію, 19 августа 1903 года, за предсѣдателемъ Комитета Министровъ статсъ-секретаремъ С. Ю. Витте сохранены полномочія, принадлежавшія ему ранѣе въ отношеніи этой коммисіи по должности министра финансовъ. Петербургскій памятникъ Императору Александру III сооружается по Высочайше одобренному проекту князя Трубецкаго и архитектора Шехтеля, причемъ открытіе его ожидается къ концу 1904 года.

Главное руководительство сооруженіемъ памятника во Владивостокѣ предоставлено высшему мѣстному начальству. Въ настоящее время проектъ памятника разрабатывается коммисіей, образованной съ Высочайшаго соизволенія, послѣдовавшаго 4 апрѣля 1902 г., подъ предсѣдательствомъ военнаго губернатора Приморской области.

Кромѣ того, на частныя пожертвованія сооружается памят-

никъ Императору Александру III въ г. Иркутскѣ. Ходатайство иркутской городской думы, ассигновавшей на сооруженіе памятника Императору Александру III 10.000 рублей и предоставившей для сего лучшее мѣсто въ городѣ, удостоилось, 5 декабря 1900 г., Высочайшаго одобренія, причемъ для сбора необходимыхъ средствъ было разрѣшено открыть подписку въ предѣлахъ Сибири. Къ маю 1902 г. было собрано уже 150.000 руб., а въ іюнѣ 1903 г. состоялась закладка памятника по Высочайше одобренному проекту.

Приведенныя въ настоящей главѣ данныя о вспомогательныхъ предпріятіяхъ, связанныхъ съ постройкою Сибирской магистрали, свидѣтельствуютъ о той усиленной и плодотворной дѣятельности, которая была проявлена въ этой области всѣми вѣдомствами, исполнявшими предначертанія Комитета Сибирской желѣзной дороги. Результаты, достигнутые за истекшее десятилѣтіе какъ въ дѣлѣ упорядоченія переселенческаго движенія въ Сибирь, такъ и въ отношеніи изученія естественныхъ богатствъ этого края, съ цѣлью возможно цѣлесообразной ихъ эксплоатаціи—служатъ вполнѣ убѣдительнымъ доказательствомъ того экономическаго и культурнаго значенія, которое имѣло для Сибири рѣшеніе, принятое 12 лѣтъ тому назадъ Державнымъ Основателемъ Сибирскаго пути. Для болѣе полнаго освѣщенія значенія Сибирской магистрали въ слѣдующей, заключительной главѣ настоящаго очерка собраны данныя объ эксплоатаціи великаго Сибирскаго пути въ связи съ вліяніемъ, оказываемымъ имъ на торгово-промышленную жизнь Сибири.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Къ вопросу о значеніи Сибирской магистрали.

Для выясненія перемѣны, внесенной въ экономическую жизнь Сибири проведеніемъ рельсоваго пути, слѣдуетъ, прежде всего, вкратцѣ остановиться на характеристикѣ тѣхъ путей сообщенія, которыми Сибирь пользовалась до сооруженія желѣзной дороги. Изъ сухопутныхъ дорогъ черезъ Сибирь заслуживалъ вниманія—лишь большой Сибирскій трактъ, проходящій черезъ наиболѣе заселенную полосу Сибири отъ Тюмени на Ялуторовскъ, Ишимъ, Тюкалинскъ, Каинскъ, Колывань, Томскъ, Маріинскъ и далѣе, почти параллельно желѣзной дорогѣ, до Иркутска. Отсюда трактъ развѣтвляется, причемъ одинъ путь идетъ на Кяхту и далѣе вглубь Китая, другой же направляется по южному берегу Байкала на Верхнеудинскъ, Срѣтенскъ и далѣе, вдоль рѣки Амура къ Хабаровску и Николаевску. Указанный трактъ имѣлъ сравнительно большее значеніе для западной части Сибири, тогда какъ въ Забайкальѣ между Верхнеудинскомъ и Срѣтенскомъ перевозка грузовъ являлась крайне затруднительною и дорогою по причинѣ рѣдкости населенія и неудобства передвиженія въ зимнее время по мѣстности, гдѣ иногда снѣга вовсе не выпадаетъ. Отъ большаго Сибирскаго тракта въ разныхъ мѣстахъ отходятъ менѣе значительные тракты, служащіе питательными вѣтвями, но ни одинъ изъ нихъ не отличается необходимымъ благоустройствомъ и не имѣетъ поэтому большаго промышленнаго значенія; въ послѣднемъ отношеніи нѣкоторый интересъ представляютъ лишь два пути, ведущіе изъ Западной Сибири черезъ Алтай въ Мон-

голію: 1) Чуйскій трактъ, направляющійся изъ Бійска по долинѣ р. Чуи черезъ Ангудай и Кошъ-Агачъ къ гор. Кобдо, и 2) Бухтарминскій трактъ, идущій также въ Кобдо изъ Семипалатинской области черезъ Бухтарминскую станицу, перевалъ Уланъ-Добо и Хонго.

При крайне слабой населенности, Сибирь не имѣла возможности развить свои сухопутныя сообщенія: взамѣнъ ихъ природа надѣлила этотъ край многоводными рѣками, какъ: Обь, Енисей, Лена, Амуръ, которыя связываютъ своими притоками центральныя области Азіи съ берегами Ледовитаго и Тихаго океановъ. Однако, несмотря на все обиліе водныхъ путей въ Сибири, развитіе здѣсь судоходства встрѣчало много затрудненій вслѣдствіе суроваго климата и обусловленной этимъ краткости навигаціоннаго періода; кромѣ того, направленіе главныхъ сибирскихъ рѣкъ—съ юга на сѣверъ не совпадало съ тѣмъ путемъ, по которому развивались сношенія Сибири съ Европейскою Россіею. Изъ всѣхъ сибирскихъ рѣкъ сравнительно наиболѣе удобными для судоходства являются притоки ближайшей къ Уралу рѣки Оби, бассейнъ которой занимаетъ площадь въ $3^1/_2$ мил. кв. верстъ. Притокъ р. Оби—Иртышъ съ впадающими въ него р. Тоболомъ и притокомъ послѣдняго—р. Турою служилъ главнымъ путемъ, по которому сибирскіе товары шли къ Уральскому хребту, чтобы, перейдя этотъ хребетъ волокомъ, а съ 1885 г. по Уральской желѣзной дорогѣ, слѣдовать далѣе на западъ по р. Камѣ и ея притокамъ [1]). Пароходство по бассейну р. Оби началось еще въ 40-хъ годахъ, и къ концу 90-хъ годовъ здѣсь насчитывалось свыше 100 пароходовъ и 250 баржъ, принадлежащихъ частнымъ владѣльцамъ. Несмотря на развитіе пароходства и на конкуренцію между пароходовладѣльцами, въ Обскомъ бассейнѣ до послѣдняго времени стояли очень высокіе фрахты (въ $^1/_{120}$ коп. съ пуда и версты, между тѣмъ какъ на Волгѣ на большія разстоянія взимается не свыше $^1/_{600}$ коп.); это происходило отъ необезпеченности судоходства, выражавшейся въ

1) Тѣмъ же путемъ, но въ обратномъ направленіи шли грузы изъ Европейской Россіи въ Сибирь.

томъ, что скудность свѣдѣній о вскрытіи и замерзаніи рѣкъ и недостатокъ телеграфныхъ сообщеній для своевременнаго извѣщенія о неожиданномъ ледоставѣ, малочисленность населенныхъ мѣстъ и т. п. обстоятельства были причиною довольно частыхъ несчастій. Необходимость устраненія подобныхъ неудобствъ вызвала въ 90-хъ годахъ принятіе со стороны правительства мѣръ къ улучшенію водной системы Западной Сибири, которое съ конца 1894 г. было поручено учрежденному въ то время Томскому округу путей сообщенія.

Пароходство по р. Енисею, который судоходенъ почти отъ китайской границы до устья, поддерживается лишь между г. Енисейскомъ и Красноярскомъ съ одной стороны, и Красноярскомъ и Минусинскомъ—съ другой, движеніе же пароходовъ между Енисейскомъ и устьемъ рѣки не могло установиться частью по недостатку грузовъ, частью вслѣдствіе значительной порожистости рѣки. Еще въ 1874 г. англичаниномъ Виггинсомъ была произведена попытка установить сообщеніе между Европою и Сибирью черезъ Ледовитый океанъ и р. Енисей: хотя практическая возможность этого сообщенія и была тогда же доказана, тѣмъ не менѣе, послѣдующія экспедиціи англійскихъ торговыхъ фирмъ по указанному пути не всегда приводили къ желаннымъ результатамъ. Вопросъ о коммерческой выгодности этого пути будетъ окончательно выясненъ лишь послѣ завершенія предпринятаго по инициативѣ Комитета Сибирской желѣзной дороги гидрографическаго изслѣдованія морскаго пути къ р. р. Оби и Енисею.

Въ видахъ соединенія между собою водныхъ бассейновъ двухъ послѣдненазванныхъ рѣкъ, министерствомъ путей сообщенія въ 1883 г. было приступлено къ проведенію канала между притокомъ Оби р. Кетью и впадающею въ Енисей р. Касомъ. Каналъ этотъ, открытый въ 1894 г., служитъ однимъ изъ звеньевъ громаднаго воднаго пути, который имѣетъ 5,700 вер. длины и пересѣкаетъ всю Западную Сибирь, связывая г. Тюмень съ Иркутскомъ. До настоящаго времени Обь-Енисейскій каналъ не отличался значительнымъ грузовымъ движеніемъ и перевозки по нему носили случайный характеръ; это зависѣло отъ отдален-

ности его отъ болѣе крупныхъ промышленныхъ центровъ (Томска и Енисейска), отъ нѣкотораго несоотвѣтствія его пропускной способности съ сосѣдними большими рѣками Обью и Енисеемъ и, наконецъ, отъ невозможности прямаго безперегрузочнаго сообщенія на однихъ и тѣхъ же судахъ изъ Оби въ Енисей и обратно. Рѣка Енисей сообщается съ Байкальскимъ озеромъ посредствомъ своего притока р. Ангары, которая судоходна лишь на разстояніи 600 вер. отъ Иркутска; на остальномъ же, слишкомъ тысячеверстномъ протяженіи своемъ, Ангара порожиста, и сдѣланныя въ 1888 г. А. М. Сибиряковымъ попытки устройства туэрнаго пароходства по этой части рѣки окончились неудачей.

Третья многоводная сибирская рѣка Лена занимаетъ совершенно обособленное положеніе на сѣверовосточной окраинѣ Азіатскаго материка и поэтому не оказываетъ непосредственнаго вліянія на Сибирскую торговлю. Большее значеніе для послѣдней имѣетъ бассейнъ р. Амура, въ которомъ еще въ 1871 г. было учреждено субсидируемое казною срочное пароходство.

Какъ видно изъ сказаннаго, общій характеръ грузоваго сообщенія по сибирскимъ рѣкамъ отличался тою особенностью, что болѣе или менѣе удобныя перевозки грузовъ были возможны лишь въ предѣлахъ бассейна каждой изъ вышеупомянутыхъ рѣкъ; необходимость перегрузокъ при оставленіи системы той или другой рѣки и дороговизна и продолжительность сообщеній по почтовымъ трактамъ обусловили собою разобщенность отдѣльныхъ частей Сибири другъ отъ друга. Кромѣ того торговыя сношенія Европейской Россіи съ Сибирью значительно затруднялись по мѣрѣ удаленія отъ системы р. Оби, а для поддержанія правильнаго сообщенія съ восточною частью Сибири пришлось пользоваться кружнымъ морскимъ путемъ (черезъ Суэцкій каналъ и Индійскій океанъ), по которому и были установлены срочные рейсы организованнаго въ 1878 г. Добровольнаго Флота отъ Одессы до Владивостока.

Проведеніе Сибирской желѣзной дороги внесло существенныя измѣненія въ условія сообщенія отдѣльныхъ частей Сибири между собою, и съ Европейскою Россіею. Луч-

шими показателями этихъ измѣненій могутъ служить имѣющіяся нынѣ статистическія данныя о пассажирскомъ и грузовомъ движеніи по участкамъ магистрали, сданнымъ въ эксплоатацію.

Пассажирское движеніе по Сибирской желѣзной дорогѣ.

Свѣдѣнія о *пассажирскомъ* движеніи по Сибирской магистрали за истекшее шестилѣтіе 1897—1902 г. г. показываютъ, что въ этотъ періодъ число пассажировъ неизмѣнно возрастало изъ года въ годъ и въ 1902 г. увеличилось почти въ четыре раза въ сравненіи съ 1897 г., составивъ на Сибирской и Забайкальской линіяхъ 1.334.828 чел. (противъ 352.202 чел. въ 1897 г.). За все указанное время пассажирское движеніе на магистрали выражалось, главнымъ образомъ, перевозкою пассажировъ III и IV классовъ (рабочихъ), а также переселенцевъ, которые составляли за это время въ среднемъ 30% всего числа пассажировъ.

Пассажиры III и отчасти IV класса преимущественно принадлежатъ къ контингенту лицъ, слѣдующихъ въ мѣстномъ сообщеніи Сибирской и Забайкальской линій, а переселенцы—къ группѣ пассажировъ, прибывающихъ въ Сибирь изъ Европейской Россіи.

Имѣющіяся нынѣ данныя о пассажирскомъ движеніи по магистрали не могутъ, однако, служить достаточнымъ показателемъ размѣровъ и характера того значенія, которое послѣдняя пріобрѣтетъ въ ближайшемъ будущемъ послѣ завершенія постройки Кругобайкальскаго ея участка и полнаго окончанія работъ на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ. До послѣдняго времени Сибирская магистраль обслуживала почти исключительно нужды внутренняго передвиженія пассажировъ въ предѣлахъ Имперіи, нынѣ же ей суждено вступить въ роль міроваго транзитнаго пути, значительно превосходящаго существующіе пути по быстротѣ и дешевизнѣ передвиженія.

Открытіе правильнаго движенія по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ дало возможность установить прямое русско-китайское пассажирское сообщеніе, тарифъ котораго былъ выработанъ въ совѣщаніяхъ представителей заинтересованныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также министерствъ путей сообщенія и финансовъ. Это прямое сообщеніе введено съ 1 іюля 1903 г. отъ главныхъ городовъ Евро-

пейской Россіи и Сибири [1]) до важнѣйшихъ станцій Китайской Восточной [2]) и Уссурійской [3]) желѣзныхъ дорогъ и обратно, а также до портовъ Шанхай и Нагасаки черезъ г. Дальній (на пароходахъ общества Китайской Восточной желѣзной дороги). Согласно тарифу прямаго сообщенія переѣздъ, напр., отъ С.-Петербурга до Портъ-Артура стоитъ 283 р. въ I классѣ и 185 р.—во II классѣ, до Владивостока—253 р. и 166 р. и до Нагасаки 299 р. и 206 р. Для предоставленія же возможныхъ удобствъ иностранцамъ, желающимъ воспользоваться Сибирскою магистралью для проѣзда на Дальній Востокъ, въ скоромъ времени будутъ введены билеты прямаго сообщенія между главными центрами Западной Европы и станціями и портами Манчжуріи, Китая и Японіи, причемъ всѣ вопросы, связанные съ установленіемъ прямаго международнаго пассажирскаго сообщенія съ Дальнимъ Востокомъ разсматриваются въ особыхъ конференціяхъ представителей русскихъ и иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ [4]).

О достигнутомъ, благодаря сооруженію Сибирской магистрали, ускореніи въ сообщеніяхъ между Западной Европой и Азіатскимъ Востокомъ можно судить по тому, что на проѣздъ изъ главнѣйшихъ городовъ Европы черезъ Сибирь въ Пекинъ требуется 18—19 сутокъ, изъ коихъ 2—3 дня на проѣздъ до сухопутной русской границы, 15½ дней—отъ Александрова и Вержболова или Границы до Инкоу и 1 день—отъ этого послѣдняго города до Пекина по Сѣверной Китайской дорогѣ; для проѣзда черезъ Портъ-Артуръ къ портамъ Китая и Японіи

---

1) С.-Петербургъ, Рига, Варшава, Лодзь, Москва, Кіевъ, Харьковъ. Одесса, Ростовъ-на-Дону, Саратовъ, Самара, Пермь, Омскъ, Томскъ и Иркутскъ.

2) Хайларъ, Цицикаръ, Харбинъ, Куан-тен-дзы, Телинъ, Мукденъ, Инкоу (Нью-чжуанъ), Дальній и Портъ-Артуръ.

3) Владивостокъ, Никольскъ-Уссурійскій (Кетрицево) и Хабаровскъ.

4) На конференціяхъ, состоявшихся въ сентябрѣ 1902 г. въ Парижѣ и въ декабрѣ 1902 г. въ С.-Петербургѣ, было постановлено организовать продажу билетовъ прямаго сообщенія между *городами Западной Европы:* Лондонъ, Ливерпуль, Парижъ, Амьенъ, Сенъ-Кантэнъ, Булонь, Калэ, Дюнкирхенъ, Лилль, Гавръ, Шербургъ, Ліонъ, Марсель, Бордо, Понтъ, Остенде, Брюссель, Льежъ, Амстердамъ, Гаага, Роттердамъ, Вѣна, Буда-Пештъ, Берлинъ, Кельнъ, Лейпцигъ, Александрово, Вержболово и Граница—и *станціями и портами Манчжуріи, Китая и Японіи:* ст. Манчжурія, Хайларъ, Харбинъ, Мукденъ, Инкоу (Нью-чжуанъ), Портъ-Артуръ, Дальній, Шанхай, Нагасаки, Токіо, Іокагама, Чифу и Пекинъ, а также г. Владивостокъ.

слѣдуетъ прибавить еще 2—3 дня. Съ окончаніемъ работъ, предпринятыхъ для ускоренія движенія поѣздовъ по Сибирской жел. дорогѣ, указанные сроки могутъ сократиться еще на 3 сутокъ. Между тѣмъ, для проѣзда моремъ изъ англійскихъ портовъ и Гамбурга требуется:

	Черезъ Бриндизи или Неаполь и Суэцъ.	По Атлантическому океану, Канадской желѣзной дорогѣ и Тихому океану.
До Шанхая	Отъ 31 до 32 дней.	Отъ 31 до 33 дней.
До Нагасаки.	» 33 » 34 »	» 29 » 30 »
До Гонконга.	» 29 » 30 »	» 33 » 35 »
До Іокагамы.	» 35 » 36 »	» 26 » 27 »

Такимъ образомъ, при сухопутномъ путешествіи до портовъ Дальняго Востока время проѣзда сокращается для европейскаго пассажира на 13—15 дней въ одинъ конецъ и до 1 мѣсяца туда и обратно.

Неменьшая выгода получается въ сухопутномъ направленіи и въ отношеніи стоимости проѣзда. При переѣздѣ изъ Лондона и Гамбурга моремъ провозъ, включая и продовольствіе, обходится:

	Черезъ Америку.		Черезъ Суэцъ.	
	I класса.	II класса.	I класса.	II класса.
До Шанхая, Нагасаки и Іокагамы.	Отъ 635 до 700 р.	Отъ 400 до 460 р.	Отъ 740 до 780 р.	Отъ 410 до 445 р.

Черезъ Сибирь же, включая приплаты за большую скорость по установленнымъ недавно тарифамъ, такое путешествіе обойдется въ рубляхъ:

До / Отъ	Пекина.		Нагасаки.		Портъ-Артура.	
	I класса.	II класса.	I класса.	II класса.	I класса.	II класса.
Лондона.	365	250	387	266	360	238
Парижа.	371	255	393	272	366	244
Вѣны.	320	223	352	239	325	211
Берлина	327	223	349	240	322	211

Если же къ цифрамъ этой таблицы прибавить расходы на продовольствіе въ пути (по 5 руб. въ день), то окажется, что пассажиръ I класса сбережетъ въ сибирскомъ направленіи отъ 175 до 315 р., а II класса отъ 70 до 130 р. Транзитный путь черезъ Сибирь пріобрѣтаетъ особое значеніе и для пассажировъ III класса, для которыхъ проѣздъ изъ Гамбурга въ Шанхай морскимъ путемъ обходится 225 р., а черезъ Сибирь будетъ стоить всего 100 р.

Путь черезъ Сибирь представляетъ значительное преимущество передъ морскимъ путешествіемъ для лицъ, подверженныхъ морской болѣзни, а также не желающихъ подвергаться дѣйствію тропической жары во время переѣзда черезъ Индійскій океанъ; наконецъ, лица, слѣдующія по Сибирской магистрали, въ противоположность ѣдущимъ по морю, сохраняютъ возможность непрерывно имѣть почтовое и телеграфное сообщеніе съ Европою и Азіею.

Кромѣ пассажировъ, отправляющихся на Дальній Востокъ для тѣхъ или другихъ коммерческихъ сношеній, Сибирская магистраль несомнѣнно можетъ разсчитывать на довольно значительное число кругосвѣтныхъ путешественниковъ, которые уже нынѣ составляютъ почти половину всѣхъ пассажировъ I класса

зарегистрированныхъ въ конторахъ американскихъ тихоокеанскихъ пароходныхъ компаній. При затруднительности дать въ настоящее время достаточно точный подсчетъ вѣроятнаго числа будущихъ пассажировъ магистрали, нельзя однако не высказать предположенія, что наплывъ лицъ, которыя будутъ слѣдовать изъ Западной Европы черезъ Сибирь въ Китай и Японію и обратно, въ связи съ постоянно развивающимся мѣстнымъ сообщеніемъ, потребуютъ уже въ близкомъ будущемъ увеличенія числа пассажирскихъ поѣздовъ на Сибирской магистрали, и, въ частности, ежедневнаго отправленія скорыхъ сибирскихъ поѣздовъ, которые уже нынѣ при безпересадочномъ движеніи до Иркутска привлекаютъ въ Сибирь иностранныхъ путешественниковъ удобствами и комфортомъ.

Товарное движеніе по Сибирской желѣзной дорогѣ.

Но если за Сибирскою магистралью можетъ считаться вполнѣ обезпеченнымъ ея значеніе міроваго транзитнаго пути для пассажирскаго движенія, то не менѣе важное общегосударственное значеніе принадлежитъ магистрали и въ отношеніи грузоваго движенія. Задачи, достигаемыя нынѣ въ этой области благодаря сооруженію Великаго Сибирскаго пути, сводятся къ достиженію двухъ основныхъ цѣлей: во 1-хъ) къ оживленію грузооборота между Европейскою Россіею и Сибирью, въ связи съ постепеннымъ оживленіемъ производительныхъ силъ послѣдней, и во 2-хъ) къ измѣненію, благодаря постройкѣ непрерывнаго рельсоваго пути къ Тихому океану, условій торговли между Европою и въ особенности Европейскою Россіею съ одной стороны и странами азіатскаго Востока — съ другой.

Вопросъ о *вліяніи Великаго Сибирскаго рельсоваго пути на товарообмѣнъ между внутреннею Россіею и Сибирью* можетъ быть въ значительной степени освѣщенъ статистическими данными о перевозкѣ грузовъ по собственно Сибирской желѣзной дорогѣ, т. е. на протяженіи между Челябинскомъ и Иркутскомъ, или на бывшихъ Западно-и Средне-Сибирскихъ участкахъ магистрали. Свѣдѣнія эти, имѣющіяся за нѣсколько лѣтъ (1897—1902 г.г.), даютъ ясное представленіе о развитіи грузоваго движенія по западной, до—Байкальской части магистрали. Что же

касается Забайкальской линіи, то правильная ея эксплоатація началась лишь со середины 1900 г., вслѣдствіе чего и данныя, относящіяся къ грузовому движенію по этой дорогѣ, не могутъ еще имѣть самостоятельнаго значенія, а являются лишь вспомогательными по отношенію къ свѣдѣніямъ о перевозкахъ по Сибирской желѣзной дорогѣ въ тѣсномъ смыслѣ слова. Общій характеръ грузоваго движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ находится въ зависимости отъ того различія, которое существуетъ между Сибирью и Европейскою Россіею въ отношеніи густоты населенія ихъ и развитія промышленности. При почти полномъ отсутствіи въ Сибири собственной обрабатывающей промышленности, на желѣзную дорогу могутъ попадать въ Сибири почти исключительно добывающіеся въ краѣ продукты земледѣлія, скотоводства и отчасти горной промышленности (каменный уголь), которые или распредѣляются въ краѣ (въ мѣстномъ сообщеніи дороги) или же вывозятся въ Европейскую Россію и даже за границу; съ другой стороны, всѣ необходимые предметы фабричнаго производства Сибирь должна получать изъ Европейской Россіи. Такая особенность товарообмѣна между Сибирью и внутреннею Россіею—т. е. вывозъ изъ Сибири сырья и ввозъ изъ Европейской Россіи переработанныхъ фабричныхъ издѣлій—наблюдалась еще до проведенія Сибирской магистрали, хотя размѣръ сибирской торговли и былъ въ то время, при дороговизнѣ гужеваго провоза черезъ Сибирь, весьма незначительнымъ. Напр., изъ данныхъ о перевозкѣ грузовъ на Уральской (нынѣ Пермской) желѣзной дорогѣ видно, что въ концѣ 80-хъ годовъ на станціяхъ Тюмень и Тура (гдѣ кончался водный Сибирскій торговый путь) отправлялось по названной дорогѣ не болѣе 6—6½ мил. пудовъ сибирскихъ грузовъ, изъ коихъ, однако, лишь 1½—2⅓ мил. пудовъ шли транзитомъ въ сторону Камы, остальные же грузы распредѣлялись въ Уральскомъ горнозаводскомъ раіонѣ. Въ то же время Уральская желѣзная дорога перевозила въ Сибирь до 1¾ мил. пудовъ грузовъ транзитомъ съ р. Камы и до ½—⅔ мил. пудовъ—съ Урала.

Проведеніе черезъ Сибирь рельсоваго пути привело къ существеннымъ измѣненіямъ въ характерѣ сибирской торговли

прежде всего въ смыслѣ значительнаго удешевленія сухопутной перевозки товаровъ черезъ Сибирь. Такъ, перевозка пуда клади по почтовому тракту отъ Томска до Иркутска обходилась, въ среднемъ, зимою по 1 р. 80 к., т. е. около $^1/_8$ к. съ пудо-версты, а лѣтомъ—до 2 р. 30 к., т. е. около $^1/_6$ к. съ пудо-версты. Въ настоящее же время стоимость желѣзнодорожнаго транспорта для самыхъ цѣнныхъ грузовъ не превышаетъ $^1/_{13}$—$^1/_{15}$ к. съ пудо-версты, а для менѣе цѣнныхъ опускается до $^1/_{40}$—$^1/_{50}$ к. и даже менѣе.

Въ сравненіи же съ прежнимъ смѣшаннымъ паровымъ и воднымъ Обско-Камскимъ путемъ сплошной желѣзнодорожный путь представляетъ громадныя преимущества въ смыслѣ быстроты движенія, уменьшенія количества перегрузокъ и возможности непрерывнаго транспорта грузовъ въ теченіе всего года. Эти преимущества настолько существенны, что вполнѣ окупаютъ собою для многихъ товаровъ даже бо́льшую стоимость желѣзнодорожной перевозки на дальнихъ разстояніяхъ, въ сравненіи съ отправкою грузовъ воднымъ путемъ.

Благодаря этой причинѣ, при общемъ увеличеніи размѣровъ грузооборота между Европейскою Россіею и Сибирью, весьма значительная часть грузовъ, слѣдующихъ черезъ Сибирь, была отвлечена отъ прежняго воднаго сообщенія на сплошной рельсовый путь.

Въ 1892 г. до приступа къ постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, въ совѣщаніе гр. Д. М. Сольскаго, о способахъ сооруженія названной дороги были представлены соображенія, по коимъ общее движеніе грузовъ по Западно-Сибирской линіи ожидалось на будущее время въ весьма скромныхъ размѣрахъ, а именно до 16$^1/_2$ мил. пудовъ въ годъ. Между тѣмъ, уже въ 1897 г., послѣ открытія правильнаго движенія по Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ, количество перевезенныхъ по послѣдней грузовъ достигло 21 мил. пуд. Въ 1898 г., съ передачей въ эксплоатацію (1 іюля) Средне-Сибирской линіи, общая сумма грузовъ составила уже 37 мил. пудовъ и съ тѣхъ поръ непрерывно увеличивалась, достигнувъ въ 1902 г. на собственно Сибирской желѣзной дорогѣ (между Челябинскомъ и Иркутскомъ) 63$^1/_3$ мил. пудовъ,

причемъ возрастаніе движенія въ сравненіи съ предшествующими годами составляло за послѣднее время 15%—20%. Послѣднее обстоятельство служитъ нѣкоторымъ указаніемъ относительно дальнѣйшаго увеличенія грузоваго движенія по Сибирской жел. дорогѣ и уже въ настоящее время подтверждаетъ справедливость произведенныхъ въ 1898 г. коммисіею К. Я. Михайловскаго расчетовъ, по которымъ въ ближайшемъ будущемъ можно ожидать поступленія на эту дорогу до 96 мил. пудовъ грузовъ. Въ пользу такого предположенія говорятъ и результаты эксплоатаціи Канадской желѣзной дороги, которая находится въ условіяхъ, довольно близко подходящихъ къ Сибирскому рельсовому пути, и на которой грузовое движеніе возросло за десятилѣтіе 1887—1897 г.г. съ 135 мил. пуд. въ годъ до 325 мил. пудовъ.

Общая перевозка грузовъ по Сибирской желѣзной дорогѣ распредѣляется: по мѣстному движенію, вывозу, ввозу и транзиту. Первыя двѣ группы перевозокъ (мѣстное сообщеніе и вывозъ) принадлежатъ сибирскимъ грузамъ, распредѣляющимся по Сибири или вывозящимся за Уралъ, третья группа (ввозъ)—грузамъ, привозимымъ изъ Европейской Россіи въ 4 сибирскія губерніи и Степной край, и четвертая (транзитъ)—главнымъ образомъ—чайнымъ грузамъ, идущимъ изъ Китая черезъ Забайкалье или Иркутскъ въ Европейскую Россію, и отчасти лишь товарамъ, идущимъ въ обратномъ направленіи—изъ Европейской Россіи въ Забайкалье и Манчжурію. Какъ видно изъ статистическихъ данныхъ по грузовому движенію собственно Сибирской жел. дороги—между г.г. Челябинскомъ и Иркутскомъ, соотношеніе между этими четырьмя видами перевозокъ представлялось въ отдѣльные годы (за періодъ 1897—1902 г.г.) весьма различнымъ. Такъ, если количество грузовъ мѣстнаго сообщенія имѣло съ 1898 г. довольно постоянную величину 12—16 мил. пудовъ въ годъ, то цифра ввоза въ Сибирь быстро возросла съ 2½ мил. пудовъ въ 1897 г. до 26 мил. въ 1902 г.; съ другой стороны, годовая сумма вывезенныхъ изъ Сибири грузовъ колебалась въ 1897—1902 г.г. между 16 и 20 мил. пудовъ, а транзитное движеніе съ 1899 г. по 1902 г. развилось съ 2¼ мил. пуд. въ годъ до 5 мил. пуд. Для

болѣе подробнаго ознакомленія съ главнѣйшими видами грузовъ, перевозимыхъ по Сибирской желѣзной дорогѣ, необходимо распредѣлить послѣдніе на 2 категоріи: 1) грузы сибирскаго происхожденія, могущіе, за удовлетвореніемъ нуждъ мѣстнаго населенія, быть вывозимы въ Европейскую Россію и за границу, и 2) грузы, ввозимые въ Сибирь изъ за-Урала.

Грузы сибирскаго происхожденія. Хлѣбъ.

Изъ первой категоріи грузовъ прежде всего слѣдуетъ отмѣтить *хлѣбные грузы*, т. е. хлѣбъ въ зернѣ (рожь, пшеница, овесъ, просо, гречиха, ячмень, кукуруза), муку и сѣмена (конопляное, льняное, подсолнечное, маисовое и др.). Вліяніе, оказанное проведеніемъ магистрали на передвиженіе хлѣбныхъ грузовъ, представляется весьма значительнымъ. До сооруженія Сибирской желѣзной дороги сибирскій хлѣбъ находилъ себѣ довольно ограниченный сбытъ лишь въ Уральскомъ горнозаводскомъ округѣ, и весьма небольшіе запасы его направлялись въ восточныя губерніи Европейской Россіи—по рѣкамъ Обскаго бассейна, Екатеринбургъ-Тюменской желѣзной дорогѣ и далѣе снова по водному пути (р. Кама) [1]). Только въ 1892 г., во время неурожая въ большей части Европейской Россіи сибирскій хлѣбъ впервые достигъ Петербургскаго порта, откуда и былъ отправленъ за границу въ количествѣ 10 мил. пудовъ. Крайне слабое развитіе сибирской хлѣбной торговли въ эпоху, предшествовавшую проведенію рельсоваго пути, объясняется тѣмъ, что сибирскіе земледѣльцы предпочитали въ то время вести почти исключительно натуральное хозяйство, приготовляя зерновые продукты земледѣлія только въ тѣхъ размѣрахъ, сколько требовалось имъ самимъ и ихъ ближайшимъ сосѣдямъ—горожанамъ и мѣстнымъ инородцамъ. Если же у земледѣльцевъ образовывались избытки,—они предпочитали хранить ихъ про запасъ въ скирдахъ, выжидая хорошихъ цѣнъ на мѣстахъ и вовсе не проявляли склонности искать внѣшнихъ рынковъ сбыта за Ураломъ [2]).

---

1) Такъ, станціями Тюмень и Тура были отправлены напр. въ 1888 г. 5 мил. пудовъ сибирскихъ хлѣбныхъ грузовъ на Уралъ, въ 1890 г.—3¼ мил. пудовъ; тѣми же станціями было отправлено изъ Сибири на р. Каму въ 1888 г. 196.000 пуд. хлѣбныхъ грузовъ, и въ 1889 г. 400.000 пуд.

2) *П. Подшиваловъ.* Хлѣбная торговля Сибири вообще и Омскаго раіона въ частности за 1897—1902 г.г. Омскъ, 1902 г.

Въ 1897 г. открытіе правильнаго движенія на Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ дало толчекъ къ передвиженію накопившихся запасовъ хлѣба въ Сибири, чему содѣйствовали также стоявшія въ то время на европейскихъ рынкахъ высокія цѣны на хлѣбъ. Въ зависимости отъ этихъ причинъ уже въ 1897 г. было вывезено по Сибирской желѣзной дорогѣ 13,7 мил. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, составившихъ 63% всѣхъ перевозокъ за этотъ годъ. Въ слѣдующемъ 1898 г. вывозъ хлѣбныхъ грузовъ достигъ—16,3 мил. пудовъ, въ 1899 г.—13,7 мил. пудовъ и въ 1900 г.—10,8 мил. пудовъ. Грузы эти вывозились изъ раіона, прилегающаго къ западной части линіи, до ст. Объ изъ губ. Тобольской, Томской, восточныхъ уѣздовъ Оренбургской и Акмолинской области, причемъ границы подвоза хлѣба достигли, смотря по станціямъ, 30 вер. (ст. Чумлякъ, Кочубаево, Тебисская), 43 вер. (Шумиха, Кожурла), 65 вер. (Пѣтухово), 70 (Исиль-Куль), 150 (Татарская) и до 600—700 верстъ для станцій Омскъ, Петропавловскъ [1]).

Изъ общаго количества хлѣбнаго вывоза часть слѣдуетъ за границу, часть же распредѣляется въ Европейской Россіи, въ зависимости отъ высоты хлѣбныхъ цѣнъ на міровыхъ рынкахъ и отъ урожая во внутреннихъ губерніяхъ. Такъ, въ 1898 г. за границу было вывезено 57% всѣхъ отправленныхъ изъ Сибири хлѣбныхъ грузовъ, въ 1899 г.—31% и въ 1900 г.—56%. Какъ уже было сказано выше, значительная часть хлѣбныхъ грузовъ, слѣдующихъ по Сибирской желѣзной дорогѣ, явилась новымъ товаромъ, до послѣднихъ лѣтъ почти не знавшимъ рынка. Главное мѣсто среди этихъ грузовъ занимаютъ пшеница и овесъ въ зернѣ и пшеничная мука, причемъ экспортъ муки получилъ значительное развитіе, составивъ въ 1900 г. 3,6 мил. пудовъ или 19% всѣхъ отправокъ хлѣбныхъ грузовъ, благодаря возникновенію въ Западной Сибири, послѣ проведенія желѣзной дороги, вальцовыхъ паровыхъ мукомольныхъ мельницъ [2]).

---

1) Проф. *Соболевъ*. «Экономическое значеніе Сибирской жел. дор.».

2) Съ 1897 г. было построено 5 такихъ мельницъ въ Омскѣ для переработки 2 мил. пудовъ и въ Семипалатинскѣ 3—для переработки 4 мил. пудовъ.

*

Кромѣ вывоза хлѣба въ западномъ направленіи, на Сибирской дорогѣ съ 1897 г. развилось и мѣстное движеніе хлѣбныхъ грузовъ (въ 1902 г. 6,2 мил. пудовъ), выражающееся въ отправкѣ хлѣба станціями, лежащими къ востоку отъ р. Оби—въ Среднюю Сибирь (преимущественно въ гор. Красноярскъ и Иркутскъ); наконецъ, сибирскій хлѣбъ перевозится въ Забайкалье, куда въ 1900 г. было отправлено 460.000 пудовъ и въ 1901 г.—2,5 мил. пудовъ.

Вывозъ сибирскаго хлѣба, достигнувъ наивысшей величины въ 1898 г. (16,3 мил. пудовъ), въ слѣдующіе годы началъ нѣсколько понижаться и въ 1900 г. опредѣлился лишь суммой въ 10,8 мил. пудовъ. Такое уменьшеніе вывоза стояло въ зависимости отъ неурожая, охватившаго въ 1900 г. Акмолинскую область и Томскую губернію. Въ 1901 г. недородъ хлѣбовъ распространился на всю земледѣльческую полосу Сибири, почему экспортъ хлѣба долженъ былъ сократиться до 6,5 мил. пудовъ (изъ коихъ, какъ уже было указано, 2,5 мил. пудовъ направлены въ Забайкалье) и въ 1902 г.—до ничтожной величины 2,8 мил. пудовъ; въ то же время въ нѣкоторыхъ раіонахъ Сибири потребовался хлѣбъ для обсѣмененія полей и для удовлетворенія продовольственныхъ нуждъ населенія.

Эти обстоятельства и вызвали закупку хлѣба въ Европейской Россіи частными торговцами, а также организованныя съ осени 1901 г. сибирскими сельскохозяйственными складами министерства внутреннихъ дѣлъ заготовки хлѣбныхъ запасовъ, привозившихся въ 1902 г. изъ Европейской Россіи по удешевленному тарифу [1]) и внѣ очереди съ другими грузами. Въ зависимости отъ сказаннаго, привозъ хлѣба въ Сибирь изъ Европейской Россіи достигъ въ 1901 г.—7,3 мил. пудовъ, а въ 1902 г.—даже 11,3 мил. пудовъ. Подобное усиленіе ввоза хлѣбныхъ грузовъ носитъ, несомнѣнно, лишь временный характеръ и въ ближайшемъ будущемъ, съ устраненіемъ послѣдствій недородовъ 1900—1902 г.г., должно будетъ уступить мѣсто новому развитію экспорта сибирскаго хлѣба. Справедливость такого предположенія подтверждается и произ-

---

[1]) Льготный тарифъ № 85—1902 г. (Сбор. тариф. № 1417).

веденными въ 1898 г. коммисіею К. Я. Михайловскаго расчетами, изъ которыхъ явствуетъ, что при нормальномъ урожаѣ въ Сибири можно ожидать къ перевозкѣ по Сибирской желѣзной дорогѣ до 40 мил. пудовъ въ годъ, не считая тѣхъ 12½ мил. пудовъ, которые направятся по воднымъ сообщеніямъ или останутся вовсе невывезенными изъ края.

Однако, и эта цифра будетъ подлежать дальнѣйшему увеличенію уже благодаря тому, что въ Сибири имѣются еще большія пространства земли, удобныя для земледѣльческой культуры и пока еще не разрабатываемыя: такъ, въ одномъ лишь Алтайскомъ округѣ изъ всего количества годной къ обработкѣ земли въ 20 мил. десятинъ въ настоящее время засѣяно не болѣе 1,13 мил. десятинъ. При этомъ ежегодный приливъ переселенцевъ, въ связи съ естественнымъ приростомъ населенія, будетъ непрерывно содѣйствовать увеличенію площади запашекъ; въ томъ же направленіи должна дѣйствовать и другая причина, именно увеличеніе числа лицъ, занимающихся земледѣліемъ вслѣдствіе вызваннаго проведеніемъ рельсоваго пути сокращенія извознаго промысла, которымъ въ прежнее время были заняты цѣлыя селенія, расположенныя близъ Сибирскаго почтоваго тракта.

Какъ можно видѣть изъ приведенныхъ краткихъ данныхъ о ходѣ сибирской хлѣбной торговли, вліяніе, оказанное на послѣднюю проведеніемъ рельсоваго пути, выразилось прежде всего въ томъ, что въ нормальные по урожаю 1896—1899 годы, для сибирскихъ хлѣбныхъ запасовъ былъ данъ выходъ какъ на западъ—въ Европейскую Россію, такъ и на востокъ—въ менѣе обезпеченные хлѣбомъ раіоны Средней и Восточной Сибири. Въ 1901 же и 1902 годахъ, благодаря желѣзной дорогѣ, явилась возможность подвезти изъ Европейской Россіи значительные запасы хлѣба для пораженныхъ неурожаемъ раіоновъ, и такимъ образомъ Сибирскій рельсовый путь уже въ теченіе перваго шестилѣтія со времени открытія на немъ правильнаго движенія пріобрѣлъ значеніе регулятора въ распредѣленіи избытковъ хлѣба въ Европейской Россіи съ одной стороны и Сибири—съ другой.

Для предупрежденія возможнаго наплыва сибирскаго хлѣба на внутренніе рынки и связаннаго съ этимъ пониженія хлѣбныхъ

цѣнъ на этихъ рынкахъ, въ 1896 г. при открытіи правильнаго движенія на части Западно-Сибирской желѣзной дороги былъ введенъ въ г. Челябинскѣ переломъ дифференціальнаго тарифа на хлѣбные грузы, идущіе изъ Сибири на Самаро-Златоустовскую желѣзную дорогу. Такимъ образомъ, провозъ сибирскаго хлѣба исчисляется отдѣльно для пути до Челябинска и для пути далѣе Челябинска; результатомъ этого является повышеніе въ стоимости провоза пуда хлѣба отъ Западной Сибири до портовъ Балтійскаго моря на 8—10 к.

Въ видахъ же привлеченія нѣкоторой части сибирскаго хлѣба къ сѣверному пути черезъ Котласъ-Архангельскъ, для этого направленія не было установлено перелома тарифа въ Челябинскѣ, а кромѣ того въ 1900 г. при общемъ пересмотрѣ хлѣбныхъ тарифовъ было признано необходимымъ понизить тарифъ на перевозку всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ до Котласа (въ мѣстномъ и транзитномъ сообщеніи) со станцій Сибирской желѣзной дороги съ такимъ расчетомъ, чтобы перевозка сибирскаго хлѣба до Лондона обходилась въ направленіи черезъ Архангельскъ за пудъ на 3—4 к. дешевле, чѣмъ черезъ С.-Петербургъ.

Перевозка хлѣба по этому сѣверному направленію представляетъ нѣкоторое неудобство лишь въ томъ отношеніи, что большинство собраннаго хлѣба вслѣдствіе ранняго ледостава на Сѣверной Двинѣ не можетъ достигнуть Архангельска въ томъ же году и должно оставаться на зиму въ Котласѣ.

Судить о размѣрахъ возможнаго движенія хлѣбныхъ грузовъ черезъ Котласъ на Архангельскъ нынѣ еще представляется преждевременнымъ въ виду того, что въ первые же годы послѣ открытія правильнаго движенія на Пермь-Котласской линіи былъ неурожай хлѣбовъ въ Сибири; почему въ 1900 г. и было перевезено въ Котласъ не болѣе 1 мил. пудовъ сибирскаго хлѣба, а въ 1901 г.—326½ тысячъ пудовъ.

Продукты скотоводства. Масло.

Слѣдующее мѣсто послѣ хлѣбныхъ грузовъ въ ряду перевозокъ по Сибирской желѣзной дорогѣ занимаютъ *продукты скотоводства*, важнѣйшимъ изъ которыхъ является *масло* топленое и сливочное. Топленое масло вырабатывалось еще до проведенія Великаго Сибирскаго пути въ Тобольской губерніи и сбы-

валось на Нижегородскую ярмарку, въ Москву, въ Ростовъ-на-Дону и въ небольшомъ количествѣ даже за границу; что же касается сливочнаго масла, то экспортъ этого болѣе скоро портящагося продукта всецѣло созданъ желѣзною дорогою и непрерывно развивается. Такъ, въ 1898 г. было вывезено за предѣлы Сибирской жел. дороги 149.278 пуд., въ 1901 г.—уже 1,8 мил. пуд., а въ 1902 г.—2,2 мил. пудовъ. Столь быстрый ростъ экспорта сибирскаго масла побуждаетъ остановиться нѣсколько подробнѣе на исторіи развитія маслодѣлія въ Сибири.

Первая маслодѣльня для экспортнаго соленаго масла была устроена въ Курганскомъ уѣздѣ въ 1893 г. Выгода новаго дѣла сразу привлекла къ нему многихъ предпринимателей изъ мѣстныхъ купцовъ, мѣщанъ, отдѣльныхъ зажиточныхъ крестьянъ; вскорѣ начали возникать артели изъ крестьянъ и лицъ другихъ сословій съ маслодѣльнями, объединяющими по нѣсколько деревень. Изъ Курганскаго уѣзда маслодѣліе стало распространяться и на сосѣдніе уѣзды Тобольской губерніи, затѣмъ на Томскую губернію (Алтайскій округъ) и съ 1898 г. и на Акмолинскую область, причемъ въ 1900 г. насчитывалось въ перечисленныхъ уѣздахъ свыше 1100 маслодѣленъ, а въ 1902 г.—2035. Распространеніе маслодѣлія еще далеко не завершилось, и его правильнѣе считать только-что начавшимся, такъ какъ, съ одной стороны, Алтайскій округъ обѣщаетъ сдѣлаться мѣстомъ обширнаго производства масла, а съ другой—раіонъ маслодѣлія долженъ расшириться участіемъ Минусинскаго уѣзда Енисейской губерніи.

Успѣшному развитію сибирскаго маслодѣлія немало способствовали, съ одной стороны, инструкторы и техники, командированные министерствомъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ для руководства крестьянскими артелями, съ другой—иностранныя экспортныя конторы, впервые открывшія маслодѣламъ кредитъ на пріобрѣтеніе необходимыхъ для производства машинъ—сепараторовъ и маслобоекъ, а также укупорочныхъ матеріаловъ.

Первая изъ такихъ конторъ была открыта въ г. Курганѣ еще въ 1896 г., а въ 1902 г. въ одномъ лишь Курганскомъ уѣздѣ уже насчитывалось 13 русскихъ и иностранныхъ (датскихъ, нѣмецкихъ и англійскихъ) экспортныхъ конторъ, считая въ томъ

числѣ Курганское сельскохозяйственное товарищество, въ составъ котораго, наравнѣ съ крупными мѣстными отправителями масла, входятъ 6 артельныхъ товариществъ.

Главными центрами закупки масла для сосѣднихъ уѣздовъ являются гг. Курганъ, Омскъ и Барнаулъ. По выработкѣ масло доставляется экспортнымъ конторамъ по мѣрѣ накопленія (обыкновенно разъ въ недѣлю гужемъ); для установленія же цѣнъ и другихъ условій покупки масла, ежегодно въ январѣ происходитъ въ г. Курганѣ съѣздъ представителей экспортныхъ конторъ, маслодѣловъ и уполномоченныхъ отъ маслодѣльныхъ артелей. Главными потребителями сибирскаго сливочнаго масла являются Данія и Англія, куда масло направляется черезъ порты Балтійскаго моря. Въ видахъ обезпеченія перевозки масла по желѣзнымъ дорогамъ, министерствомъ путей сообщенія были изготовлены для Сибирской желѣзной дороги особые вагоны—ледники, отправляемые въ составѣ спеціальныхъ поѣздовъ [1]), въ сообщеніяхъ же съ портами установлены согласованные съ дорогами слѣдованія товарные поѣзда въ періодъ усиленной перевозки масла (т. е. съ 15 мая по 15 августа); средняя скорость этихъ поѣздовъ увеличена противъ зимняго росписанія. При этомъ, вслѣдствіе невозможности отправлять масло со станцій желѣзной дороги въ день его доставки на эти станціи, оказалось необходимымъ построить въ пунктахъ наиболѣе значительнаго отправленія масла (ст. Обь, Каинскъ, Омскъ, Петропавловскъ и Курганъ) пакгаузы-ледники, вмѣстимостью отъ 10 тыс. до 30 тыс. пудовъ. Съ 1902 г. открылось движеніе сибирскаго масла также на востокъ—въ Манчжурію.

Мясо. Изъ другихъ продуктовъ скотоводства, перевозка коихъ значительно развилась послѣ проведенія Сибирской желѣзной дороги, слѣдуетъ упомянуть прежде всего *мясо*, вывозимое изъ Сибири преимущественно въ видѣ мясныхъ тушъ и отчасти живымъ скотомъ. Перевозка битаго мяса, доставка котораго обходится значительно дешевле, нежели живаго (напр. стоимость перевозки 1 пуда битаго мяса

---

1) Въ 1899 г. такіе поѣзда (изъ 25 вагоновъ) были отправляемы въ лѣтніе мѣсяцы разъ въ недѣлю, съ 1902 же года они отправляются ежедневно.

отъ ст. Петропавловскъ до С.-Петербурга составляетъ 71½ к., а 1 пуда живаго мяса—2 р. 25 к.), возросла съ 543 тыс. пуд. въ 1897 г. до 2.869.000 пуд. въ 1901 г., и только въ 1902 г., вслѣдствіе неурожая травъ 1901 г. и неблагопріятныхъ для степнаго скотоводства условій зимы 190½ г.г., вызвавшихъ значительный падежъ скота отъ голодовки и джута, вывозъ сибирскаго скота временно опустился до 683.000 пудовъ. Сибирское мясо перевозится въ мороженомъ видѣ преимущественно въ Москву и С.-Петербургъ, куда отправляется до 50% всего количества мяснаго товара, вывозимаго съ западнаго участка Сибирской жел. дороги (до ст. Обь); съ болѣе отдаленныхъ станцій мясо направляется мѣстнымъ движеніемъ на востокъ—главнымъ образомъ въ Иркутскъ и Красноярскъ, въ количествѣ, колеблющемся между 433 тыс. пудовъ (въ 1900 г.) и 112 тыс. пуд. (въ 1902 г.).

Главнымъ поставщикомъ мяснаго товара служитъ раіонъ, прилегающій къ Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ, между станціями Петропавловскъ и Кривощеково, въ которомъ скотоводство ведется съ промышленною цѣлью (т. е. южная часть Тюкалинскаго уѣзда, уѣзды Петропавловскій, Омскій, Павлодарскій, Семипалатинскій, Каинскій и Алтайскій горный округъ). Сибирское мясо является новымъ товаромъ на рынкахъ Европейской Россіи, такъ какъ то сравнительно небольшое количество его (не превышавшее 100.000 пудовъ въ годъ), которое вывозилось изъ Сибири, до сооруженія магистрали, по Пермь-Тюменской линіи, служило почти исключительно мѣстному потребленію Уральскихъ горнозаводскихъ округовъ.

Дальнѣйшее развитіе вывоза изъ Сибири мяса составляетъ одну изъ насущныхъ потребностей сибирской торговли. За послѣднее время начали поступать въ министерство путей сообщенія и въ управленіе Сибирской желѣзной дороги ходатайства московскихъ и сибирскихъ торговцевъ о предоставленіи имъ возможности вывозить свѣжее или просоленное мясо въ ускоренныхъ поѣздахъ, приспособленныхъ для перевозки масла.

Въ 1902 г. одною изъ датскихъ фирмъ былъ произведенъ первый опытъ вывоза соленаго мяса (бараньяго, бычачьяго и свинаго) въ Данію, показавшій что сибирская баранина по своему

качеству могла бы вполнѣ успѣшно конкурировать съ исландской. Въ томъ же году открытъ близъ г. Омска заводъ для изготовленія мясныхъ консервовъ.

Живой скотъ. Вывозъ *скота* изъ Сибири *въ живомъ видѣ* въ настоящее время еще не достигаетъ широкаго развитія. Въ 1899 г. по Сибирской желѣзной дорогѣ было вывезено 15,800 головъ рогатаго скота и 15,600 лошадей, закупленныхъ правительствомъ въ раіонѣ между ст. Омскъ—Петропавловскъ для оказанія помощи пострадавшему отъ неурожая населенію нѣкоторыхъ мѣстностей Восточной Россіи; далѣе, въ 1900 г. во время мобилизаціи войскъ сибирскихъ частей было перевезено, преимущественно въ мѣстномъ сообщеніи, до 40,000 лошадей. Исчисленія, произведенныя въ 1898 г. управленіемъ Сибирской желѣзной дороги для коммисіи К. Я. Михайловскаго, указываютъ, что перевозка скота живьемъ изъ Западной Сибири и Степнаго края (по направленію какъ на западъ, такъ и на востокъ) можетъ развиться въ близкомъ будущемъ до размѣровъ свыше 200 тысячъ головъ ежегодно. Достигнуть такого увеличенія экспорта скота было бы, согласно заключенію запрошеннаго въ 1900 г. по этому предмету Тобольскаго отдѣла Имп. Моск. Общ. Сел. Хоз., возможно при условіи нѣкотораго пониженія существующаго тарифа на перевозку этого скота (на 30%), ускоренія хода поѣздовъ, перевозящихъ скотъ, и устройства по линіи водопоевъ для перевозимаго скота. Экспортъ сибирскаго скота за границу можетъ быть, повидимому, организованъ при доставкѣ этого скота живымъ до западныхъ портовъ и сооруженіи здѣсь боенъ. Особаго же развитія вывоза сибирскаго скота и мяса можно будетъ ожидать при томъ условіи, если населеніемъ будетъ обращено вниманіе на развитіе породы мяснаго скота и выкормку телятъ, барановъ и, вообще, живности.

Шерсть, кожи, сало и свинина. Къ продуктамъ скотоводства, получившимъ доступъ во внутреннія губерніи Европейской Россіи, благодаря сооруженію Сибирскаго рельсоваго пути, относится далѣе *шерсть*, вывозимая почти исключительно изъ Акмолинской области; въ 1897—1901 г.г. вывозъ этого товара составилъ около 200 тысячъ пудовъ въ годъ и въ 1902 г. возросъ до 227 тысячъ пудовъ.

За послѣднее шестилѣтіе также замѣтно увеличился вывозъ изъ Сибири *кожъ и шкуръ* (съ 173 тыс. пуд. въ 1899 г. до 318 тыс. пуд. въ 1902 г.), а также бараньяго, говяжьяго и свинаго *сала и свинины* (въ 1901 г. до 777 тыс. пудовъ). Главными потребителями сибирскаго сала являются свѣчные заводы, расположенные въ г. Казани, близъ г. Уфы и въ Москвѣ. Что же касается свинины, то есть основаніе разсчитывать, что этотъ продуктъ вскорѣ найдетъ себѣ сбытъ на заграничныхъ рынкахъ. Въ 1902 г. въ управленіе Сибирской желѣзной дороги поступило заявленіе одной московской фирмы о желаніи организовать совмѣстно съ нѣсколькими сибирскими предпринимателями вывозъ свѣжей свинины въ Англію черезъ Ригу.

Въ ряду экспортныхъ товаровъ занимаетъ извѣстное мѣсто *битая дичь*, вывозъ которой начался со времени постройки Сибирской жел. дороги и направлялся большею частью въ столицы и въ нѣкоторые портовые города, для доставки за границу, достигнувъ въ 1900 и 1901 г.г. 71.000 пудовъ. Дичь.

Далѣе, слѣдуетъ указать на вывозъ изъ раіона западнаго участка Сибирской желѣз. дороги *яицъ*, уже съ 1898 г. превышающій 100.000 пуд. въ годъ. До настоящаго времени яйца отправлялись, главнымъ образомъ, въ С.-Петербургъ и Москву и лишь въ незначительномъ количествѣ (въ 1900 г.—9000 пудовъ) въ портовые города, хотя удобство сбыта дѣлаетъ возможнымъ развитіе экспорта ихъ за границу, напр. въ Англію, гдѣ они могутъ конкурировать съ яйцами, доставляемыми туда изъ Венгріи. Яйца.

Нѣкотораго развитія достигаетъ и перевозка *рыбы*, главнымъ образомъ, изъ Западной Сибири. Товаръ этотъ, состоящій изъ сортовъ, извѣстныхъ подъ названіемъ «бѣлой рыбы», частью вывозится въ Уральскій горнозаводскій раіонъ, обслуживаемый Пермскою и Самаро-Златоустовскою жел. дорогами (въ 1901 г. вывозъ рыбы достигъ 207 тыс. пуд.), частью же перевозится по Сибирской желѣзной дорогѣ въ мѣстномъ сообщеніи (въ 1902 г. 73 тыс. пуд.). Наряду съ этимъ за послѣдніе годы возросъ и ввозъ изъ Европейской Россіи (съ 39 тыс. пуд. въ 1899 г. до 121 тыс. пуд. въ 1902 г.) рыбы тѣхъ породъ, которыя не водятся въ Сибири, равно какъ и рыбныхъ консервовъ. Въ сравненіи съ громадными рыбными Рыба.

богатствами Сибири, дающими въ нѣкоторыхъ мѣстахъ единственный подсобный промыселъ населенію, перевозка рыбнаго товара по желѣзной дорогѣ сохраняетъ еще весьма скромные размѣры, которые несомнѣнно увеличатся въ будущемъ по мѣрѣ примѣненія болѣе совершенныхъ пріемовъ въ рыбопромышленномъ дѣлѣ; этому будетъ способствовать и то обстоятельство, что магистраль пересѣкаетъ всѣ наиболѣе обильныя рыбою сибирскія рѣки (Тоболъ, Ишимъ, Иртышъ, Обь, Енисей) и примыкаетъ къ оз. Байкалу и рѣчному бассейну этого озера и къ бассейну р. Амура.

Каменный уголь.

Кромѣ разсмотрѣнныхъ выше продуктовъ земледѣлія, животноводства, охоты, птицеводства и рыбнаго промысла, особеннаго вниманія заслуживаетъ перевозка по Сибирской дорогѣ *каменнаго угля*, добываемаго, главнымъ образомъ, въ изслѣдованныхъ геологическими партіями министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ мѣсторожденіяхъ Судженскомъ (въ Томской губ.) и Черемховскомъ (Иркутской губ.). Сверхъ того количества угля, которое добывается исключительно для нуждъ самой жел. дороги и перевозится послѣднею въ качествѣ служебнаго груза (въ 1900 г. всего 18 мил. пудовъ), за послѣдніе годы значительно возросли коммерческія отправки этого груза какъ въ мѣстномъ движеніи (въ 1899 г. до 979 тыс. пуд.)—такъ и по вывозу (въ 1901 г. 1,9 мил. пудовъ и въ 1902 г.—2,8 мил. пудовъ), главнымъ образомъ, въ г. Иркутскъ, на ст. Байкалъ, для надобностей паровой переправы, и отчасти на Забайкальскую линію; столь быстрое развитіе перевозокъ каменнаго угля вызвано постепеннымъ переходомъ на угольное отопленіе не только Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ, но и частныхъ промышленныхъ заведеній и фабрикъ. Насколько увеличивается спросъ на каменный уголь въ Сибири, можно судить потому, что на Сибирской желѣзной дорогѣ параллельно развитію мѣстныхъ перевозокъ и вывоза этого матеріала въ Забайкалье значительно возрастаетъ и ввозъ угля, главнымъ образомъ, изъ Уральскихъ каменноугольныхъ копей, который увеличился съ 441 тыс. пудовъ въ 1899 г. до 3 мил. пудовъ въ 1902 г. Въ виду столь замѣтнаго роста въ Сибири потребности въ каменномъ

углѣ, едва-ли можно сомнѣваться въ томъ, что при обиліи здѣсь еще не разрабатываемыхъ залежей ископаемаго угля каменноугольную промышленность ожидаетъ въ этой странѣ громадное развитіе. Выяснившіяся нынѣ высокія качества судженскаго коксующагося угля позволяютъ разсчитывать, что, при нѣкоторомъ удешевленіи добычи этого угля (обходящейся нынѣ по 7 коп. за пудъ), для Уральскихъ горныхъ заводовъ окажется выгоднѣе получать коксъ изъ Сибири, нежели изъ значительно болѣе отдаленныхъ донецкихъ мѣсторожденій. Расчеты, произведенные коммисіею К. Я. Михайловскаго въ 1898 г., показываютъ, что при благопріятныхъ условіяхъ на Сибирскій рельсовый путь можетъ поступать для перевозки на Уралъ до 9 мил. пудовъ кокса въ годъ.

Соль.

Изъ другихъ ископаемыхъ за послѣдніе годы начинаетъ развиваться перевозка по Сибирской желѣзной дорогѣ *соли*, которая добывается въ соляныхъ озерахъ Семипалатинской и Акмолинской областей и Томской и Енисейской губерній. Соль перевозится преимущественно въ мѣстномъ сообщеніи дороги (въ количествѣ 200—250 тыс. пудовъ въ годъ), а съ 1900 г. вывозится и въ Забайкалье (за послѣдніе два года въ суммѣ 150—190 тыс. пудовъ въ годъ). При первобытныхъ способахъ добычи сибирской соли, послѣдняя не можетъ еще удовлетворять потребностямъ болѣе культурной части населенія, почему по Сибирской жел. дорогѣ и ввозится въ Сибирь сравнительно значительное количество соли изъ Европейской Россіи (въ 1902 г.—290 тыс. пуд.).

Съ развитіемъ въ болѣе или менѣе недалекомъ будущемъ экспорта сибирскаго мяса можно будетъ разсчитывать на то, что сибирская соль, при болѣе усовершенствованныхъ способахъ ея разработки найдетъ себѣ примѣненіе при соленіи вывозимыхъ мясныхъ продуктовъ.

Лѣсные грузы.

Весьма быстро развилась также перевозка *лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ*, что въ нѣкоторой степени зависѣло отъ организованной правительствомъ продажи этихъ матеріаловъ изъ спеціальныхъ лѣсныхъ складовъ сибирскимъ новоселамъ. Матеріалы эти перевозятся преимущественно въ мѣстномъ сообщеніи (въ 1902 г. въ такомъ сообщеніи пере-

двинуто до 3 мил. пудовъ лѣса и дровъ, при общихъ размѣрахъ перевозокъ въ 4,1 мил. пуд.); вслѣдствіе же однообразія сибирскихъ лѣсныхъ породъ (ель, сосна, кедръ, лиственница и береза) является необходимымъ полученіе такихъ подѣлочныхъ матеріаловъ какъ орѣхъ, букъ, ясень дубъ и др. изъ Европейской Россіи, чѣмъ и объясняется ввозъ въ Сибирь лѣсныхъ матеріаловъ, достигшій въ 1902 г. 954 тыс. пудовъ.

Орѣхи и пушнина.

Наконецъ, изъ числа чисто сибирскихъ товаровъ слѣдуетъ указать на *кедровые орѣхи* и *пушной товаръ*. Кедровые орѣхи вывозятся въ постепенно увеличивающемся количествѣ (94 тыс. пуд. въ 1898 г. и 158 тыс. пуд. въ 1902 г.) въ раіоны, обслуживаемые Самаро-Златоустовской и Пермской дорогами и, главнымъ образомъ, въ Пермь и Екатеринбургъ, гдѣ сосредоточена оптовая торговля ими и откуда они распредѣляются по Россіи. Что же касается пушнаго товара, то по Сибирской жел. дорогѣ перевозятся, главнымъ образомъ, невыдѣланныя овчины, которыя направляются преимущественно въ вывозномъ сообщеніи (въ 1901 г. въ количествѣ 243 тыс. пудовъ) въ пункты сосредоточенія заводовъ по выдѣлкѣ овчинъ, а именно: въ Казань, Вятку, Пермь, и на заграничные порты черезъ западную сухопутную границу и черезъ порты Балтійскаго моря. Перевозка остальнаго пушнаго товара имѣла ограниченные размѣры и лишь за 1902 г. достигла по вывозу изъ Сибири 64 тыс. пудовъ и по мѣстному движенію—27 тыс. пудовъ. Появленіе въ главныхъ городахъ Сибири заграничныхъ скупщиковъ пушнины даетъ поводъ предполагать, что вывозъ этого товара изъ Сибири усилится уже въ непродолжительномъ времени.

Подводя итоги сказанному о передвиженіи по Сибирской желѣзной дорогѣ грузовъ мѣстнаго происхожденія, можно усмотрѣть, что грузы эти частью служатъ еще потребностямъ самой Сибири и перевозятся въ мѣстномъ движеніи, или же идутъ въ восточную Сибирь (напр. каменный уголь), частью же являются предметами экспорта въ Европейскую Россію и за границу.

Если при этомъ валовыя цифры вывоза Сибирскихъ грузовъ и не обнаруживали за послѣдніе годы особой тенденціи къ повыше-

нію, то это объясняется ближайшимъ образомъ дѣйствіемъ неурожаевъ 1900 и 1901 г.г., временно лишившихъ Сибирь возможности отпускать хлѣбные грузы въ Европу. Также нельзя забывать, что кругъ сибирскихъ потребителей непрерывно расширяется осѣдающими въ Сибири выходцами изъ внутреннихъ губерній Европейской Россіи.

Ввозимые въ Сибирь грузы.

Среди предметовъ, *ввозимыхъ по Сибирской желѣзной дорогѣ* изъ Европейской Россіи, одно изъ первыхъ мѣстъ занимаютъ желѣзо, сталь и чугунъ, а также издѣлія изъ этихъ металловъ. Общая сумма ввоза этихъ грузовъ увеличилась съ 739 тыс. пуд. въ 1898 г. до 1,8 мил. пуд. въ 1901 г. и 1,5 мил. пуд. въ 1902 г.

Развитіе ввоза желѣзныхъ издѣлій объясняется тѣмъ, что Сибирь, при слабомъ развитіи металлургическаго производства [1]), пока совершенно не имѣетъ своихъ желѣзныхъ издѣлій, несмотря на богатство еще не эксплоатируемыхъ желѣзныхъ рудъ. Во всякомъ случаѣ, и при развитіи разработки этихъ рудъ, можно предположить, что перевозка желѣза по Сибирской желѣз. дорогѣ въ будущемъ значительно увеличится, уже потому, что если въ Сибири принять за нормальную ту же душевую норму потребленія желѣза, которая наблюдалась въ Россіи въ серединѣ 90-хъ годовъ (около 1 пуд.), то потребность сибирскаго населенія, при примѣрной общей численности въ 5 мил. душъ, выразится въ размѣрѣ около 5 мил. пуд.

Развивающаяся въ Сибири съ проведеніемъ желѣзнодорожнаго пути промышленность и возникновеніе новыхъ, хотя и не обширныхъ заводовъ для обработки сырыхъ продуктовъ вызываютъ довольно значительный ввозъ изъ Европейской Россіи *машинъ и машинныхъ частей*, возросшій съ 126 тыс. пуд. въ 1898 г. до 344 тыс. пуд. въ 1902 г. Большинство машинъ поступаетъ съ русскихъ заводовъ, находящихся въ раіонѣ, обслуживаемомъ Московско-Казанскою жел. дорогою; машины эти направляются, главнымъ образомъ, въ Томскъ, Красноярскъ и Иркутскъ. За послѣдніе

---

[1]) Въ концѣ XIX вѣка открылась несостоятельность наиболѣе извѣстныхъ въ Сибири Николаевскаго и восточно-сибирскихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ.

годы значительно возрасло количество машинъ и машинныхъ частей, отправленныхъ по Сибирской жел. дорогѣ транзитомъ, въ Забайкалье, причемъ число такихъ грузовъ, составлявшее въ 1900 г. лишь 2 тыс. пуд., достигло въ 1901 г. 62 тыс. пуд., а въ 1902 г. даже 127 тыс. пуд.

Еще болѣе значительнымъ ростомъ отличается ввозъ въ Сибирь *земледѣльческихъ орудій*, чему особенно содѣйствуютъ сельскохозяйственные склады министерства внутреннихъ дѣлъ, расположенные какъ на линіи, такъ и въ нѣкоторыхъ отдаленныхъ отъ нея поселкахъ. Общая сумма ввезенныхъ въ Сибирь земледѣльческихъ машинъ и орудій увеличилась со 144 тыс. пуд. въ 1898 г. и 236 тыс. пуд. въ 1899 г. до 637 тыс. пуд. въ 1902 г. Такое увеличеніе ввоза объясняется тѣмъ, что сибирское населеніе—какъ старожилы, такъ и переселенцы, при значительномъ размѣрѣ земельныхъ надѣловъ въ 15 дес. на душу, не имѣетъ возможности, вслѣдствіе недостатка рабочихъ рукъ, обрабатывать землю ручнымъ трудомъ и, стремясь использовать возможно большую площадь надѣльной земли, начинаетъ переходить къ машинному способу обработки полей.

Весьма замѣтное мѣсто среди предметовъ ввоза въ Сибирь занимали также рельсы, скрѣпленія и вообще принадлежности желѣзныхъ дорогъ, предназначавшіяся для нуждъ постройки Забайкальской и, главнымъ образомъ, Китайской Восточной линій. Перевозка этихъ грузовъ, имѣющая по существу своему временный характеръ, возрасла съ 230 тыс. пуд. въ 1898 г. до 1,5 мил. пуд. въ 1900 г. и 2,2 мил. въ 1901 г., а въ 1902 г. начала понижаться (составивъ 1,9 мил. пуд.).

Почти полное отсутствіе въ Сибири фабрикъ для производства *мануфактурныхъ товаровъ*, въ связи съ постепеннымъ увеличеніемъ мѣстнаго населенія, служитъ причиною непрерывнаго роста ввоза этихъ товаровъ изъ Европейской Россіи, составившаго въ 1898 г. 395 тыс. пуд., а въ 1902 г. достигнувшаго уже 809 тыс. пуд. Мануфактурные товары получаются, главнымъ образомъ, изъ района, обслуживаемаго Московско-Казанскою желѣзною дорогою, и отчасти изъ Лодзинскаго фабричнаго района. Прибытіе

мануфактурныхъ товаровъ на Сибирскую желѣзную дорогу сосредоточивается главнымъ образомъ на станціяхъ, обслуживающихъ попутные города и другіе болѣе или менѣе крупные торговые пункты (Петропавловскъ, Омскъ, Обь, Томскъ, Красноярскъ и Иркутскъ), откуда товары эти мелкими партіями распредѣляются по другимъ станціямъ. Послѣдняго рода перевозка мануфактуръ—въ мѣстномъ сообщеніи—за послѣдніе годы однако не только не увеличивается, но обнаруживаетъ даже склонность къ уменьшенію (съ 314 тыс. пуд. въ 1898 г. она сократилась до 145 тыс. пудовъ въ 1902 г.). Это обстоятельство объясняется наступившимъ со времени проведенія рельсоваго пути измѣненіемъ въ характерѣ сибирской торговли, а именно возможностью для болѣе мелкихъ торговцевъ выписывать товары непосредственно изъ Европейской Россіи, минуя посредничество крупныхъ оптовыхъ торговцевъ, имѣющихъ заведенія въ главныхъ городахъ.

Благодаря усиленію за послѣднее время домостроительства въ сибирскихъ городахъ, значительно возросъ ввозъ въ Сибирь строительныхъ матеріаловъ, какъ то *алебастра, извести* и *цемента*, поступающихъ изъ раіоновъ Пермской и Самаро-Златоустовской желѣзныхъ дорогъ. Въ 1899 г. ввозъ этихъ матеріаловъ составлялъ 178 тыс. пудовъ, а въ 1902 г.—уже 1 мил. пудовъ.

Наконецъ, одной изъ крупныхъ перевозокъ по Сибирской желѣзной дорогѣ является привозъ изъ Европейской Россіи (главнымъ образомъ изъ Юго-Западнаго края) *сахара* и сахароваренныхъ остатковъ. При наличности въ Сибири лишь одного сахаровареннаго завода (въ Енисейской губерніи) ввозъ сахара, благодаря расширенію круга потребителей, значительно возрастаетъ и съ 1898 г. по 1902 г. увеличился почти въ $2^1/_2$ раза (съ 641 тыс. пудовъ до $1{,}_5$ мил. пуд.).

Прибывающій по Сибирской магистрали сахаръ направляется, главнымъ образомъ, въ крупные центры, въ Иркутскъ и Омскъ—откуда этотъ продуктъ перевозится въ Степной край, въ Красноярскъ, какъ станцію, примыкающую къ водному пути по р. Енисею и на ст. Обь, примыкающую къ водному пути по р. Оби.

Столь же непрерывнымъ возрастаніемъ, какъ для сахара, характеризуется ввозъ нѣкоторыхъ другихъ грузовъ, получаемыхъ въ Сибири изъ Европейской Россіи, напр. для табака и керосина. Это усматривается изъ нижеслѣдующихъ цифровыхъ данныхъ:

	въ 1898 г.	въ 1900 г.	въ 1902 г.
ввезено табака	82 тыс. пуд.	125 тыс. пуд.	235 тыс. пуд.
» керосина	287 » »	556 » »	826 » »

Общіе итоги *ввоза* грузовъ въ Сибирь изъ Европейской Россіи показываютъ, что ввозъ этотъ возросъ за послѣднее шестилѣтіе въ весьма крупныхъ размѣрахъ. Такое явленіе лишь отчасти объясняется довольно значительнымъ поступленіемъ хлѣбныхъ грузовъ въ Сибирь за 1901—1902 г.г., главнымъ же образомъ обусловливается значительно увеличивающеюся потребностью сибирскаго населенія въ тѣхъ именно предметахъ обрабатывающей промышленности—какъ напр. земледѣльческія орудія, желѣзныя издѣлія, распространеніе которыхъ имѣетъ особое значеніе для нуждъ мѣстнаго земледѣлія и скотоводства.

Приведенныя выше данныя о товарномъ обмѣнѣ между Сибирью и Европейскою Россіею указываютъ на то оживленіе, въ области сибирской торговли, которое наступило послѣ постройки Сибирской желѣзной дороги. Показателемъ такого оживленія могутъ служить и свѣдѣнія о числѣ торговыхъ документовъ, выданныхъ за 1890—1899 г.г. въ отдѣльныхъ административныхъ дѣленіяхъ Сибири. Такъ, напр., въ Томской губерніи въ 1890 г. было выдано 10.663 торговыхъ свидѣтельствъ, въ 1894 г.—13.611, а въ 1899 г.— уже 23.860. Въ Енисейской губерніи число такихъ свидѣтельствъ увеличилось съ 6.250 въ 1890 году и 7.112 въ 1894 г. до 10.161 въ 1900 г. и, наконецъ, въ Забайкальской области съ 5.208 въ 1890 г. и 5.627 въ 1894 г. до 13.681 въ 1899 году. При этомъ, сумма оборотовъ по торговлѣ, напр., мануфактурными и галантерейными товарами возросла за пятилѣтіе 1894—1899 г.г. въ Томской губерніи съ 3 мил. р. въ годъ до 5,5 мил. р., или на

80%, и въ Тобольской губ. съ 6,8 мил. руб.—до 13,9 мил. р., т. е. на 106 %.

Такое развитіе сибирской торговли сопровождается и значительными измѣненіями въ ея характерѣ.

До сооруженія рельсоваго пути торговый обмѣнъ между Сибирью и Европейскою Россіею выражался, главнымъ образомъ, въ сдѣлкахъ съѣзжавшихся на нижегородскую и ирбитскую ярмарки крупныхъ торговцевъ, которые также являлись въ главныхъ городахъ Сибири оптовыми продавцами для мелкихъ купцовъ, ведя одновременно и непосредственную свою розничную продажу [1]). Съ проведеніемъ желѣзной дороги и мелкіе торговцы получили возможность, не неся особенно значительнаго расхода на проѣздъ, побывать на ирбитской ярмаркѣ и пріобрѣсти изъ первыхъ рукъ потребные товары. Этимъ путемъ завязываются прямыя сношенія европейскихъ производителей съ сибирскими торговцами, которые вдобавокъ имѣютъ нынѣ возможность выписывать всѣ нужные имъ предметы изъ-за Урала во всякое время года и мелкими партіями. Въ связи съ этимъ слѣдуетъ ожидать и другихъ перемѣнъ въ строѣ сибирской торговли, а именно—ослабленія значенія для Сибири ирбитской ярмарки. Послѣднему обстоятельству въ особенности будетъ способствовать устроенная въ 1901 г. по ходатайству мѣстнаго купечества въ г. Томскѣ товарная биржа, которой, въ виду ея выгоднаго положенія на желѣзной дорогѣ, безспорно суждено стать прочнымъ звеномъ, соединяющимъ рынки Западной Европы съ Сибирью.

Наряду съ оживленіемъ сибирской торговли, проведеніе рельсоваго пути успѣло уже оказать вліяніе и на промышленность этого края. Хотя значительное большинство сибирскихъ фабрикъ и заводовъ и представляетъ по своимъ размѣрамъ небольшія заведенія ку-

---

1) Этимъ объясняется, что во всѣхъ болѣе важныхъ сибирскихъ городахъ встрѣчаются однѣ и тѣ же фирмы: Второва, Гадалова, Стахѣева, Михайлова и др.

старнаго характера, но число этихъ заведеній непрерывно возрастаетъ, какъ это можно видѣть изъ слѣдующихъ цифровыхъ данныхъ.

Губерніи и области.	1890 г.			1894 г.			1901 г.		
	Число фабрикъ и заводовъ.	Число рабочихъ на фабрикахъ и заводахъ.	Сумма производства въ рубляхъ.	Число фабрикъ и заводовъ.	Число рабочихъ на фабрикахъ и заводахъ.	Сумма производства въ рубляхъ.	Число фабрикъ и заводовъ.	Число рабочихъ на фабрикахъ и заводахъ.	Сумма производства въ рубляхъ.
Тобольская. . .	2.032	2.882	3.497.481	2.307	7.218	4.150.087	4.135	10.212	10.909.209
Томская. . . .	3.661	6.863	3.781.472	6.418	11.452	9.314.948	9.161	15.814	6.111.744
Енисейская . .	223	1.706	2.716.847	377	2.019	2.406.064	767	—	2.311.966
Иркутская . .	96	—	2.511.202	113	—	2.502.186	89	—	987.402
Акмолинская. .	152	1.299	975.493	191	1.531	946.354	933	4.105	3.543.950
Забайкальская[1])	252	7.510	6.458.375	267	6.556	6.131.707	310	7.585	8.723.730
Приморская . .	220	1.209	500.980	432	1.557	730.809	776	2.960	3.120.000
Итого . .	6.636	21.469	20.441.850	10.105	30.333	26.128.755	16.171	40.676	35.708.001

Значительное большинство этихъ заведеній заняты переработкою въ сравнительно малоцѣнные предметы продуктовъ мѣстнаго земледѣлія, скотоводства и промысловъ звѣроловнаго, рыбнаго и др., т. е. мукомольнымъ дѣломъ, маслодѣліемъ, винокуреніемъ, выдѣлкою кожевенныхъ издѣлій и пр. Что же касается болѣе сложныхъ производствъ, требующихъ затраты большихъ капиталовъ и присутствія рабочихъ спеціалистовъ, каковы напр. механическое, желѣзодѣлательное и мануфактурное, — то при малонаселенности Сибири эти производства пока еще не могли подвергнуться оживляющему воздѣйствію рельсоваго пути, и число занятыхъ ими фабрикъ остается крайне незначительнымъ. Съ постройкой желѣзной дороги и удешевленіемъ провоза товаровъ значительно усилилась конкуренція болѣе цѣн-

1) Въ Забайкальской области свѣдѣнія обнимаютъ собою кромѣ фабрикъ и заводовъ и золотые пріиски.

ныхъ обработанныхъ издѣлій, привозимыхъ изъ Европейской Россіи, такъ что въ Сибири еще не представляется достаточно выгоднымъ производить мануфактурныя, галантерейныя, металлическія и др. издѣлія при сравнительно высокихъ издержкахъ и, въ общемъ, трудныхъ условіяхъ веденія дѣла.

Изъ всѣхъ отраслей сибирской промышленности наиболѣе блестящая будущность предстоитъ, повидимому, горному дѣлу. За истекшее десятилѣтіе по иниціативѣ Комитета Сибирской желѣзной дороги былъ изслѣдованъ цѣлый рядъ мѣсторожденій полезныхъ ископаемыхъ, причемъ нѣкоторыя изъ нихъ—каменноугольныя залежи въ Томской и Иркутской губерніяхъ—уже нынѣ разрабатываются и обслуживаютъ Сибирскую магистраль минеральнымъ топливомъ. Въ отношеніи же важнѣйшей изъ отраслей горнаго дѣла въ Сибири—золотаго промысла вліяніе рельсоваго пути начинаетъ высказываться также и въ привлеченіи къ золотому дѣлу капиталовъ (по преимуществу иностранныхъ), въ увеличеніи числа заявокъ на золото (въ одномъ лишь 1900 г. было выдано болѣе 2000 свидѣтельствъ на право разработки золотыхъ розсыпей въ Сибири) и въ оборудованіи нѣкоторыхъ пріисковъ механическими приспособленіями (гидравлическимъ способомъ и при помощи драгъ). Дальнѣйшее развитіе сибирской золотопромышленности и вообще горнаго дѣла будетъ зависѣть отъ прилива недостающихъ еще Сибири капиталовъ и отъ распространенія среди мѣстныхъ горнопромышленниковъ свѣдѣній о всѣхъ новыхъ изобрѣтеніяхъ и усовершенствованіяхъ въ области горнаго дѣла.

Наконецъ, вслѣдствіе развитія золотаго дѣла, предъявляющаго все бо̀льшія требованія на металлы и механическія произведенія, а также постепеннаго увеличенія населенія Сибири и притока капиталовъ, должна будетъ возникнуть въ этой странѣ собственная обрабатывающая промышленность въ томъ видѣ, какъ она существуетъ нынѣ въ Европейской Россіи.

Однимъ изъ послѣдствій вліянія, оказаннаго на торгово-промышленную жизнь Сибири сооруженіемъ рельсоваго пути и усилившеюся колонизаціею этого края, явилось образованіе здѣсь

за послѣднее десятилѣтіе новыхъ торговыхъ центровъ и значительный ростъ существовавшихъ до проведенія магистрали городовъ и поселковъ. Такъ, въ расположенномъ на пересѣченіи желѣзною дорогою р. Оби поселкѣ Ново-Николаевскомъ число жителей за послѣднія 6—7 лѣтъ увеличилось съ 3.000 человѣкъ почти до 20.000 чел. Въ Маріинскомъ уѣздѣ Томской губерніи возникли новыя слободы торговопромышленнаго характера близъ станцій Ижморской, Судженки, Берикульской, Боготола и др. Особенно замѣтно развился за послѣдніе годы г. Омскъ, въ которомъ появились конторы многочисленныхъ торговыхъ фирмъ, заводы и пр.; образовавшійся близъ станціи Омскъ, въ 3½ верстахъ отъ города, поселокъ «Царскій хуторокъ» разросся почти до размѣровъ уѣзднаго городка, застроился мастерскими, магазинами и т. п.

Такимъ образомъ, въ настоящее время имѣются вполнѣ осязательные признаки того вліянія, которое оказала Сибирская желѣзная дорога на торговую и промышленную жизнь пересѣкаемой ею наиболѣе заселенной полосы Западной, до - Байкальской Сибири. Участки Сибирской магистрали, лежащіе въ предѣлахъ Россіи къ востоку отъ Байкала—Забайкальская линія съ соединительною вѣтвью къ китайской границѣ, еще не успѣли оказать такое же воздѣйствіе на пересѣкаемые ими раіоны, вслѣдствіе значительной отдаленности послѣднихъ отъ Европейской Россіи и ихъ слабой населенности. Въ зависимости отъ этого грузовое движеніе по Забайкальской желѣзной дорогѣ пока еще не превосходитъ своими размѣрами ½ движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ (до Иркутска), составивъ въ 1901 г. 21,1 мил. пудовъ и въ 1902 г. 20,3 мил. пуд. Преобладающими товарами на Забайкальскомъ участкѣ являются *по привозу* изъ Западной Сибири—хлѣбные грузы, изъ Европейской Россіи—желѣзо, желѣзныя издѣлія и сахаръ, по *транзитному сообщенію*—чай, и по *мѣстному сообщенію*—дрова, лѣсные матеріалы и цементъ, вырабатываемый на 2 цементныхъ заводахъ, построенныхъ близъ ст. Заиграево и Шилка.

Равнымъ образомъ и Уссурійская линія въ виду того обособленнаго положенія, которое она имѣла до проведенія Китайской Восточной желѣзной дороги, могла при перевозкѣ

17,7 мил. пудовъ въ 1901 г. и 18,3 мил. пудовъ въ 1902 г.— служитъ почти исключительно лишь для нуждъ мѣстнаго грузоваго движенія, перевозя, главнымъ образомъ, хлѣбъ и рисъ, лѣсные матеріалы и т. п.; въ настоящее же время Уссурійская линія является продолженіемъ Сибирской магистрали на сѣверъ отъ пункта окончанія Китайской Восточной желѣзной дороги. Въ соотвѣтствіи съ такимъ значеніемъ указанной линіи нынѣ вырабатывается тарифъ прямаго Русско-Уссурійскаго товарнаго сообщенія для всякихъ грузовъ, идущихъ изъ Европейской Россіи на Уссурійскую линію черезъ Китайскую Восточную желѣзную дорогу или при посредствѣ Амурскаго пароходства и обратно, причемъ для нѣкоторыхъ вывозимыхъ изъ Уссурійскаго края рыбъ—кэты, сельди и ворвани имѣютъ быть установлены пониженные тарифы до гор. Москвы, Варшавы, балтійскихъ портовъ и пограничныхъ пунктовъ.

Говоря о значеніи Уссурійской желѣзной дороги въ промышленномъ отношеніи, нельзя упускать изъ виду ту роль, которую эта дорога сыграла въ дѣлѣ колонизаціи Уссурійскаго края. Сооруженіе названной желѣзной дороги содѣйствовало осушенію обширныхъ заболоченныхъ пространствъ и облегчило доступъ въ раіоны, бывшіе до того времени необитаемыми, причемъ временныя дороги, служившія для подвоза на линію строительныхъ матеріаловъ, явились первыми колесными путями для передвиженія новоселовъ вглубь страны.

Вліяніе Сибирской магистрали на развитіе торговли Россіи съ Дальнимъ Востокомъ.

Сибирская магистраль обезпечила могучее содѣйствіе развитію торговыхъ сношеній Россіи съ государствами азіатскаго Востока и, въ особенности, съ сопредѣльною Китайскою Имперіею. Если прослѣдить характеръ торговыхъ сношеній между Россіею и Китаемъ, за послѣднюю четверть XIX столѣтія, то легко усмотрѣть, что при постепенномъ, хотя и довольно медленномъ увеличеніи общей суммы торговыхъ оборотовъ, торговый балансъ за все указанное время склонялся не въ пользу Россіи, вслѣдствіе значительнаго превышенія вывоза китайскихъ чаевъ въ Россію надъ ввозомъ русскихъ товаровъ въ Китай. По цѣнности ввоза своихъ товаровъ въ Китай, Россія занимаетъ 7-е мѣсто въ ряду другихъ государствъ, по цѣнности же вывоза изъ Китая—

3-е; такъ напр. въ 1899 г. русскихъ товаровъ было ввезено въ Небесную Имперію лишь на сумму 7,5 мил. руб., между тѣмъ какъ общая цѣнность прибывшихъ въ томъ же году въ Россію китайскихъ товаровъ достигла 43,5 мил. руб.

Для облегченія развитія торговыхъ сношеній между Россіею и Дальнимъ Востокомъ—въ концѣ истекшаго 1902 года были выработаны на съѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ и утверждены министромъ финансовъ правила прямаго товарнаго Русско-Китайскаго сообщенія между станціями русскихъ желѣзныхъ дорогъ и станціями Китайской Восточной желѣзной дороги, а также черезъ г. Дальній по японскимъ, китайскимъ и корейскимъ портамъ, къ которымъ совершаются рейсы морскимъ пароходствомъ Китайской Восточной желѣзной дороги; перевозка грузовъ производится въ указанномъ прямомъ сообщеніи на всемъ пути слѣдованія по одному прямому документу, съ примѣненіемъ совокупности тарифовъ: за часть русскихъ желѣзныхъ дорогъ—общаго тарифа этихъ дорогъ, а за часть Китайской Восточной желѣзной дороги и морскаго пароходства послѣдней—ихъ мѣстныхъ тарифовъ. Для отдѣльныхъ грузовъ, перевозки коихъ обѣщаютъ принять болѣе значительные размѣры, установлены особые пониженные тарифы, о которыхъ упоминается ниже.

Чай. Первое мѣсто среди *грузовъ, вывозимыхъ изъ Китая въ Россію*, занимаетъ *чай*.

Какъ извѣстно, весь чай, доставляющійся изъ Китая въ Европейскую Россію черезъ Сибирь, до послѣдняго времени доходилъ до Иркутска двоякимъ путемъ — сухопутнымъ, черезъ г. Калганъ, монгольскую степь и Кяхту, и рѣчнымъ — по Амуру и Шилкѣ до Срѣтенска и затѣмъ черезъ Забайкалье и оз. Байкалъ. Далѣе отъ Иркутска чай, до проведенія Сибирской желѣзной дороги направлялся гужемъ до одной изъ сибирскихъ рѣчныхъ пристаней (напр. Ачинска или Томска), откуда перегружался и отправлялся по Уральской желѣзной дорогѣ на Камско-Волжскій рѣчной путь. За послѣдніе годы перевозка чая постепенно переходитъ на сплошной желѣзнодорожный путь. Такъ, изъ общей суммы перевозки этого груза по Сибирской желѣзной дорогѣ, составившей въ 1898 г. 2,2 мил. пудовъ, въ 1900 г.

1,7 мил. пуд. и въ 1902 г.—1,9 мил. пуд., прослѣдовало транзитомъ изъ Иркутска и Забайкалья въ 1901 г.—680 тыс. пудовъ и въ 1902 г.—даже 1,1 мил. пудовъ. Въ то же время значительно сокращается количество чайныхъ грузовъ, направляемыхъ на пристани для сплава водой въ Тюмень, такъ, въ Томскъ было доставлено въ 1898 г. 741 тыс. пудовъ, въ 1899—406 тыс. пуд. и въ 1901 г. не болѣе 305 тыс. пуд.

На ряду со ввозомъ чая черезъ Сибирь до послѣдняго времени былъ значительно развитъ и привозъ этого товара морскимъ путемъ черезъ Одессу, достигавшій за 1897—1902 г.г. отъ 890 тыс. пуд. до 1,4 мил. пуд. въ годъ. Въ виду того значенія, которое имѣетъ отвлеченіе всего чая, идущаго на Одессу, а также слѣдующаго нынѣ гужемъ и на верблюдахъ черезъ Ургу и Кяхту на Сибирскую магистраль, для увеличенія доходности послѣдней, совѣщаніемъ по дѣлу объ установленіи прямаго русско-китайскаго сообщенія былъ выработанъ, по соглашенію съ московскими чаеторговцами, прямой тарифъ на попудную перевозку китайскаго чая изъ портовъ Шанхая и Ханькоу черезъ г. Дальній до опредѣленныхъ городовъ Сибири и Европейской Россіи [1]). Тотъ же тарифъ распространенъ и на цейлонскій чай, идущій на г. Дальній изъ Коломбо.

Шелкъ.

Другой товаръ, составляющій главный предметъ вывоза изъ Китая въ Западную Европу (Франція и Италія) и Америку—*шелкъ*, привозится изъ Китая въ Россію лишь въ весьма ограниченныхъ размѣрахъ: напр., въ 1900 г. въ Россіи было получено китайскаго шелка лишь на сумму 1,6 мил. руб., тогда какъ вся потребность Россіи въ выписномъ шелкѣ въ томъ же 1900 году равнялась 18 милліонамъ рублей. При этомъ Россія выписываетъ шелкъ изъ тѣхъ же странъ, которыя получаютъ его не только для своей надобности, но и для перепродажи (Франція, Италія, Германія и Швейцарія). Такимъ образомъ, Россія переплачиваетъ заграничнымъ посредникамъ въ годъ до 2 мил. рублей, которые могутъ быть сбережены для русской шелковой промыш-

---

[1]) Станціями назначенія могутъ быть для байховаго и плиточнаго чая: Чита, Иркутскъ, Челябинскъ, Тюмень, Нижній-Новгородъ, Москва, С.-Петербургъ и Варшава.

ленности при установлении прямыхъ закупокъ шелка въ Китаѣ и Японіи [1]). Съ цѣлью привлеченія этого весьма существеннаго для русской обрабатывающей промышленности товара на Сибирскую магистраль, установленъ для его перевозки прямой тарифъ изъ Шанхая черезъ г. Дальній—Иркутскъ въ Москву и Варшаву; во вниманіе же къ къ тому соображенію, что въ доставкѣ шелка, какъ товара сравнительно высокой цѣнности, имѣетъ существенное значеніе сбереженіе процентовъ на затраченныя деньги или, другими словами, возможное ускореніе перевозки шелка, введена, кромѣ доставки послѣдняго большою и малою скоростью, еще и перевозка его по ставкамъ багажнаго тарифа, но съ предоставленіемъ той льготы, чтобы такія отправки были перевозимы въ скорыхъ поѣздахъ, которые будутъ установлены между г. Дальнимъ и Москвою.

Кромѣ чая и шелка, имѣющихъ крупное значеніе для всей русской торговли, за послѣднее время обозначились еще двѣ категоріи грузовъ, ввозъ коихъ изъ Манчжуріи имѣетъ мѣстное значеніе для восточной окраины Сибири, именно хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ и рогатый скотъ.

Хлѣбъ.

Несмотря на усиливающееся переселеніе въ Уссурійскій край, земледѣліе здѣсь до послѣдняго времени не было еще въ состояніи удовлетворять потребности городскаго населенія и расположенныхъ въ этомъ краѣ войскъ, чѣмъ обусловливался ежегодный привозъ заграничной, преимущественно американской, муки въ Приморскую область. Между тѣмъ, въ Манчжуріи со времени проведенія желѣзной дороги имѣется избытокъ хлѣба, и построенныя уже въ Харбинѣ паровыя мельницы даютъ возможность снабженія мѣстною мукою Уссурійскаго края; фактически доставка хлѣба и муки изъ Манчжуріи происходила до сихъ поръ по рр. Сунгари и Амуру. Для отвлеченія этого груза на желѣзнодорожное направленіе нынѣ установленъ на лѣтніе и осенніе мѣсяцы (впродолженіе навигаціоннаго періода) спеціальный пониженный тарифъ, по которому перевозка пуда хлѣба изъ Харбина до Хабаровска не превышаетъ 25 к.

Скотъ.

Съ цѣлью же усиленія перевозокъ по желѣзной дорогѣ въ Уссурійскій край рогатаго скота, барановъ, овецъ и свиней, кото-

---

[1]) *М. П. Федоровъ.* Соперничество торговыхъ интересовъ на Востокѣ. Спб. 1903 г.

рые ввозятся туда въ довольно значительномъ количествѣ изъ портовъ Японіи и Южнаго Китая, нынѣ введенъ прямой повагонный тарифъ на перевозку этихъ грузовъ со ст. Харбинъ и Цицикаръ на ст. Никольскъ, Владивостокъ и Хабаровскъ.

Разные товары.

Еще большее значеніе для интересовъ русской торговли будетъ имѣть то вліяніе, которое Сибирская магистраль несомнѣнно окажетъ въ ближайшемъ будущемъ на увеличеніе вывоза русскихъ товаровъ въ Китай. Въ настоящее время среди этихъ товаровъ заслуживаютъ нѣкотораго вниманія лишь хлопчатобумажныя ткани, вывозъ коихъ по цѣнности составлялъ напр. въ 1899 году 54% общей суммы русскаго экспорта въ Китай, и керосинъ (въ 1899 г. 18% указанной суммы). Съ проведеніемъ Китайской Восточной желѣзной дороги Россія, въ виду удобства сбыта товаровъ въ сѣверовосточный Китай, получаетъ весьма существенное преимущество предъ ея иностранными конкурентами; поэтому, можно разсчитывать не только на значительное увеличеніе вывоза товаровъ обѣихъ вышеприведенныхъ категорій, но и на постепенное распространеніе въ сѣверномъ Китаѣ другихъ товаровъ русскаго происхожденія, въ которыхъ уже нынѣ мѣстнымъ населеніемъ ощущается потребность, какъ то: шерстяныхъ издѣлій, металловъ и издѣлій изъ нихъ, несложныхъ земледѣльческихъ орудій, сапожнаго товара, мыла, свѣчей и т. д. Сбыту нѣкоторыхъ изъ этихъ товаровъ могло бы немало содѣйствовать устройство русскими фабрикантами складовъ своихъ произведеній на главнѣйшихъ станціяхъ Китайской Восточной желѣзной дороги, гдѣ покупка товаровъ будетъ для китайскихъ розничныхъ торговцевъ гораздо болѣе выгодной и менѣе хлопотливой въ сравненіи съ выпиской тѣхъ же товаровъ изъ Западной Европы черезъ приморскіе города Китая. Кромѣ Китая, для отдѣльныхъ русскихъ грузовъ, какъ напр. для сахара, керосина, для сибирскаго масла, откроются рынки Японіи и Филиппинскихъ острововъ, на которыхъ русскій ввозъ представляется крайне ничтожнымъ или даже вовсе отсутствуетъ [1]).

---

1) Напр., вывозъ русскихъ товаровъ въ Японію не превышалъ въ 1900 г. по цѣнности 7 мил. руб., причемъ Россія какъ по ввозу, такъ и по вывозу изъ этой страны занимаетъ послѣднее мѣсто среди остальныхъ государствъ.

Причины слабаго развитія русскаго экспорта въ предѣлы восточно-азіатскихъ государствъ заключаются отчасти въ дороговизнѣ производства русскихъ товаровъ и въ недостаточномъ умѣніи русскихъ фабрикантовъ приспособлять внѣшній видъ своихъ произведеній ко вкусамъ китайскихъ потребителей; при этомъ заграничныя произведенія проходятъ сравнительно небольшія разстоянія по желѣзнымъ дорогамъ (до портовыхъ вывозныхъ пунктовъ), значительно же большую часть пути идутъ моремъ, въ виду чего и транспортъ обходится имъ недорого. Послѣднее обстоятельство было принято въ соображеніе при установленіи русско-китайскаго прямаго сообщенія; для цѣлаго ряда товаровъ, вывозъ коихъ въ Китай можетъ принять болѣе значительные размѣры [1]), были выработаны пониженныя провозныя платы, которыя, удовлетворяя задачѣ развитія сбыта русскихъ произведеній въ Манчжурію, вмѣстѣ съ тѣмъ являлись бы и безубыточными для русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Согласно этимъ пониженнымъ тарифамъ стоимость провоза указанныхъ грузовъ составляетъ, напр., отъ Москвы до Харбина отъ 101,34 коп. до 162,22 коп. за пудъ, соотвѣтствуя размѣрамъ, указаннымъ предварительно запрошенными по этому предмету промышленниками и торговцами московскаго раіона [2]).

Вопросъ о перевозкѣ иностранной корреспонденціи по Сибирской магистрали.

Если на основаніи изложеннаго можно заключить, что значеніе Сибирской магистрали съ торгово-промышленной точки зрѣнія непрестанно возрастаетъ, то не менѣе важную роль суждено сыграть этому рельсовому пути и въ отношеніи транзитной перевозки международной корреспонденціи странъ Западной Европы съ Дальнимъ Востокомъ. Выгоды новаго пути для почты очевидны уже потому, что перевозка послѣдней черезъ Сибирь потребуетъ не болѣе 2 недѣль вмѣсто 30—40 дней, необходимыхъ для доставки европейской почты на востокъ черезъ Суецъ или Канаду.

---

[1]) Къ этимъ грузамъ отнесены: цементъ, гастрономическій и бакалейный товаръ, бумага, желѣзо и желѣзныя издѣлія, кожаныя издѣлія, мануфактурный товаръ, керосинъ, масло, мыло, сахаръ и др.

[2]) См. протоколъ 1-го съѣзда по дѣламъ русско-китайскаго пассажирскаго и товарнаго сообщеній $\frac{18 \text{ ноября}}{18 \text{ декабря}}$ 1902 г. и журналъ засѣданія тарифнаго комитета отъ 2 апрѣля 1903 г.

Въ виду существующихъ нынѣ низкихъ тарифовъ за сухопутный транзитъ и громадныхъ расходовъ, сопряженныхъ съ перевозкою почты по Сибирской и Китайской Восточной желѣзнымъ дорогамъ, министръ финансовъ возбудилъ вопросъ относительно изысканія мѣръ для огражденія интересовъ Россіи въ дѣлѣ транзитной перевозки международной почты по Великому Сибирскому пути. Особое совѣщаніе, образованное въ 1902 г. изъ представителей главнаго управленія почтъ и телеграфовъ и членовъ правленія общества Китайской Восточной желѣзной дороги для всесторонняго разсмотрѣнія этого вопроса, пришло къ заключенію, что необходимо объявить Китайскую Восточную желѣзную дорогу внѣсоюзнымъ почтовымъ сообщеніемъ, такъ какъ дѣйствующая почтовая конвенція, заключенная въ Вашингтонѣ въ 1897 г., не подписана представителемъ Китая, со взиманіемъ особой платы за перевозку по этой линіи транзитной почты, съ тѣмъ, чтобы на имѣющемъ быть въ 1904 г. всемірномъ почтовомъ конгрессѣ предъявить требованіе объ объявленіи названной желѣзной дороги вмѣстѣ съ Сибирскимъ рельсовымъ путемъ чрезвычайнымъ почтовымъ сообщеніемъ, подобно нѣкоторымъ путямъ, признаннымъ таковыми по дѣйствующей конвенціи, какъ напр., Остъ-Индскія почты (les malles des Indes). Размѣръ особый платы за перевозку транзитной почты особое совѣщаніе полагало установить въ видѣ опыта впредь до конгресса 1904 г., примѣнительно къ высшему тарифу, установленному дѣйствующею почтовою конвенціею за пересылку почты моремъ между Европою и Дальнимъ Востокомъ, а именно: по 15 франковъ съ килограмма писемъ и по 1 франку съ килограмма бандеролей; маловѣсныя посылки (colis postaux), т. е. посылки, вѣсомъ не свыше 12½ фун., направятся, очевидно, по прежнему, кружнымъ путемъ, какъ болѣе выгоднымъ, такъ какъ всемірная почтовая конвенція объ обмѣнѣ маловѣсныхъ посылокъ не распространяется на Азіатскую Россію, и означенныя посылки могутъ быть пересылаемы на Дальній Востокъ черезъ Россію, лишь въ качествѣ обыкновенныхъ (colis de messagerie), стоимость пересылки которыхъ втрое дороже пересылки маловѣсныхъ. По исчисленію особаго совѣщанія транзитомъ черезъ Сибирь и Манчжурію должно направиться въ обѣ стороны 4.800 пуд. писемъ и

36.000 пуд. бандеролей въ годъ, что, при вышеуказанномъ тарифѣ, можетъ дать дохода около 680.000 руб. въ годъ.

Транзитная черезъ Сибирь перевозка иностранной корреспонденціи на выработанныхъ особымъ совѣщаніемъ основаніяхъ производится въ настоящее время, начиная съ 18 сентября 1903 года.

Доходность Сибирской магистрали.

Сопоставленіе достигнутыхъ уже нынѣ результатовъ эксплоатаціи Сибирскаго рельсоваго пути съ ожидаемымъ въ будущемъ движеніемъ по послѣднему показываетъ, что Сибирская магистраль, ожививъ промышленность въ прилегающихъ къ ней губерніяхъ и Степномъ краѣ, имѣетъ всѣ данныя стать уже въ непродолжительномъ времени міровымъ транзитнымъ путемъ, по которому европейская цивилизація войдетъ въ болѣе тѣсное соприкосновеніе съ полукультурными странами азіатскаго востока. Такая роль, нынѣ выпадающая на долю Сибирской магистрали, служитъ также залогомъ той выгоды въ финансовомъ отношеніи, которую представитъ для Россіи это грандіозное сооруженіе; если въ настоящее время эксплоатація отдѣльныхъ участковъ Сибирскаго пути по необходимости приноситъ еще дефицитъ [1]) вслѣдствіе невозможности покрыть эксплоатаціонные расходы выручкою съ пассажирскаго и грузоваго движенія при дешевизнѣ дифференціальныхъ тарифовъ, то нѣтъ сомнѣнія въ томъ, что подобные дефициты прекратятся послѣ того, какъ по Сибирской желѣзной дорогѣ разовьется перевозка и другихъ товаровъ, кромѣ цѣнныхъ, каковы чай и шелкъ. Въ настоящее время значеніе дефицита по эксплоатаціи Сибирской магистрали умаляется тѣмъ, что: 1) съ постройкою послѣдней значительно поднялся доходъ примыкающихъ къ ней рельсовыхъ линій Европейской Россіи, подвозящихъ и принимающихъ грузы (главнымъ образомъ Самаро-Златоустовской), причемъ, напр., въ 1901 г. превышеніе чистаго дохода на этихъ линіяхъ, по заявленію министра путей сообщенія въ Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги, достигло 5 мил. руб., 2) съ открытіемъ движенія по Сибирскому рельсовому пути было закрыто

---

1) Въ 1901 г. дефицитъ по эксплоатаціи Сибирской желѣзной дороги составилъ 2 мил. руб. и по Забайкальской 4 мил. руб.

до 250 почтовыхъ станцій, стоившихъ казнѣ до $1^1/_2$ мил. руб. въ годъ, и 3) вслѣдствіе передвиженія арестантовъ по Сибирскому рельсовому пути закрыто 107 этапныхъ и ночлежныхъ помѣщеній, и сокращенъ составъ конвойныхъ командъ на 24 офицера и 964 нижнихъ чина, содержаніе коихъ обходилось въ общемъ 257.035 руб. въ годъ.

Общегосударственное значеніе Сибирской магистрали не ограничивается оживленіемъ, внесеннымъ ею въ прилегающіе районы: оно находитъ себѣ выраженіе и въ томъ, что постройка рельсоваго пути черезъ Сибирь послужила причиною возникновенія проектовъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ цѣлью: 1) дать новые выходы сибирскимъ грузамъ въ Европейскую Россію или же 2) служить подъѣздными путями къ магистрали въ самой Сибири.

Предположенія о постройкѣ вспомогательныхъ для Сибирской магистрали рельсовыхъ путей.

Нѣкоторые изъ рельсовыхъ путей, преслѣдующихъ первую изъ указанныхъ здѣсь задачъ, нынѣ уже сооружены или близки къ осуществленію. Сюда относится прежде всего Пермь-Котласская желѣзная дорога, постройка которой имѣетъ цѣлью предупредить наплывъ сибирскихъ хлѣбныхъ грузовъ въ среднія губерніи, направивъ ихъ къ Бѣлому морю. Далѣе, предпринятая нынѣ постройка Сѣверной дороги между С.-Петербургомъ и Вяткою поставила на очередь вопросъ о сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій, обезпечивающихъ свободный и притомъ кратчайшій выходъ сибирскихъ грузовъ въ С.-Петербургъ, къ портамъ Балтійскаго моря и въ Москву. Улучшеніе транзитнаго пути между этими пунктами Сибирскою магистралью являлось особенно желательнымъ въ виду затрудненій, встрѣчавшихся для движенія грузовъ на горныхъ участкахъ Самаро-Златоустовской и Пермской желѣзныхъ дорогъ, провозоспособность которыхъ оказывалась не вполнѣ соотвѣтствующей увеличенію транзитнаго движенія сибирскихъ грузовъ.

Установленіе кратчайшаго сообщенія между Сибирью и С.-Петербургомъ.

Въ апрѣлѣ 1902 г. коммисіею о новыхъ дорогахъ, состоящею подъ предсѣдательствомъ директора департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Э. К. Циглера фонъ-Шафгаузенъ изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, было признано желательнымъ произвести изысканія линій, которыя явились бы спрямленіемъ Пермской

желѣзной дороги, по направленіямъ между станціями этой линіи Чепцою и Кыштымомъ (черезъ г. Красноуфимскъ), а также отъ г. Перми черезъ г. Кунгуръ до Екатеринбурга и Красноуфимска, и, наконецъ, отъ Красноуфимска черезъ Екатеринбургъ и Шадринскъ до ст. Курганъ Сибирской желѣзной дороги. Изысканія эти были произведены лѣтомъ 1903 г., и добытые ими результаты вновь поступили на обсужденіе коммисіи, которая относительно восточной части предположенной новой желѣзной дороги единогласно остановила свой выборъ на линіи Курганъ—Шадринскъ—Екатеринбургъ; относительно же западной части этой дороги отъ Екатеринбурга въ коммисіи были высказаны мнѣнія въ пользу двухъ варіантовъ: черезъ Красноуфимскъ на ст. Чепцу и черезъ г. Кунгуръ на Пермь. Съ постройкою желѣзной дороги по одному изъ этихъ направленій, будетъ достигнуто сокращеніе разстоянія между сибирскими городами и С.-Петербургомъ—на 196—211 верстъ, и Москвою—на 108—123 вер.; особое значеніе эта дорога будетъ, повидимому, имѣть для привлеченія сибирскихъ и отчасти уральскихъ грузовъ къ С.-Петербургскому порту, куда, напр., въ 1900 г., несмотря на кружный путь, было привезено до 3 мил. пудовъ этихъ грузовъ. Для доставленія этимъ же грузамъ выхода въ другомъ направленіи—на юго-западъ, къ Черному морю, въ концѣ 90-хъ годовъ возникли предположенія о проведеніи линіи отъ Челябинска къ Царицыну, на соединеніе съ Царицынско-Новороссійскою желѣзною дорогою.

Въ 1898—1899 г.г. обществомъ Владикавказской желѣзной дороги были произведены изысканія этой линіи, которыя, однако, до настоящаго времени еще не могли привести къ практическому разрѣшенію вопроса.

За послѣднее время были проектированы и другія линіи, имѣющія служить подъѣздными путями къ Сибирской магистрали или же питательными вѣтвями къ послѣдней. Возможность осуществленія такихъ вѣтвей зависитъ отъ ряда соображеній не только экономическаго, но и финансоваго характера; значеніе же ихъ постройки сводилось бы, главнымъ образомъ, къ оживленію производительныхъ раіоновъ, отдаленныхъ отъ Сибирской магистрали и связанныхъ съ нею рѣками или гужевыми путями, по кото-

рымъ сообщенie возможно лишь въ опредѣленные, довольно короткie перiоды [1]).

Проектъ Туркестано-Сибирской жел. дор.

Наиболѣе важнымъ изъ проектированныхъ рельсовыхъ путей по своему экономическому значенiю представляется линiя, направляемая отъ Сибирской желѣзной дороги къ средне-азiатскимъ владѣнiямъ Россiи. Проведенie такой линiи вызвало бы обмѣнъ сибирскихъ продуктовъ земледѣлiя и скотоводства и сибирскихъ лѣсныхъ матерiаловъ на продукты садоводства и винодѣлiя Среднеазiатскихъ областей, и въ особенности дало бы возможность направить въ Туркестанъ избытки сибирскаго хлѣба, что, въ свою очередь, позволитъ уменьшить въ этомъ краѣ площадь запашекъ, освободивъ болѣе или менѣе значительныя пространства земли для цѣнной культуры хлопка. Вмѣстѣ съ тѣмъ, постройка Туркестано-Сибирской желѣзной дороги въ значительной степени содѣйствовала бы оживленiю горной промышленности въ пересѣкаемыхъ этою линiею Алтайскомъ округѣ, Семипалатинской и Семирѣченской областяхъ, въ широкой степени обезпечивъ и сбытъ добываемыхъ въ этихъ раiонахъ угля, желѣза и соли.

Такie доводы въ пользу осуществленiя этой желѣзной дороги были высказаны командированнымъ въ 1898 г. для изученiя этого вопроса главнымъ инспекторомъ министерства путей сообщенiя инженеромъ Горчаковымъ, который въ своемъ докладѣ кн. М. И. Хилкову указалъ на желательность сооруженiя сѣти изъ 8 желѣзнодорожныхъ линiй для установленiя тѣсной связи между Среднею Азiею съ одной стороны и Европейскою Россiею и Сибирью—съ другой; въ числѣ этихъ 8 линiй инж. Горчаковъ ставилъ на первую очередь сооружаемую нынѣ Ташкентъ - Оренбургскую желѣзную дорогу, а также линiю, соединяющую Ташкентъ черезъ г.г. Вѣрный, Семипалатинскъ и Алтайскiй округъ съ г. Марiинскомъ [2]). Соображенiя о важномъ значенiи Туркестано-Сибир-

[1]) По сибирскимъ рѣкамъ навигацiя продолжается въ среднемъ не болѣе 5—6 мѣсяцевъ въ году, гужевые же тракты представляютъ удобства для болѣе дешевой перевозки лишь зимою.

[2]) Другiя шесть линiй, на которыя указывалось въ докладѣ инж. Горчакова, были слѣдующiя: отъ Чарджуя на Александровъ-Гай, отъ Семипалатинска—до Тургая, отъ Тургая до одного изъ портовъ Каспiйскаго моря, отъ Красноводска до Хивы, отъ Бухары до Келифа и отъ Аулiе-Ата до Петропавловска.

ской желѣзной дороги приводились и въ ходатайствахъ нѣкоторыхъ частныхъ предпринимателей о концессіяхъ на эту линію. Такъ въ 1899 г. поступило за подписью барона П. М. Сердобина заявленіе о желаніи образовать акціонерное общество подъ наименованіемъ «Общества Южно-Сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ» для постройки и эксплоатаціи линій отъ Ташкента до Оренбурга и отъ Чимкента на г.г. Вѣрный, Семипалатинскъ и Барнаулъ до ст. Поломошной Сибирской желѣзной дороги; ходатайство это не было однако признано возможнымъ осуществить. Равнымъ образомъ должно было быть оставлено безъ послѣдствій, въ виду его несвоевременности, и заявленіе, поданное въ 1900 г. другимъ учредителемъ, барономъ Рокасовскимъ, имѣвшимъ въ виду при содѣйствіи русскихъ и иностранныхъ капиталистовъ реализировать капиталъ до 300 мил. руб. на сооруженіе линіи отъ г. Вѣрнаго на Семипалатинскъ, Барнаулъ и ст. Тайга (въ 1665 вер.) одновременно съ двумя другими линіями—отъ Уральска на Илецкъ—Атбасаръ—Акмолинскъ и Семипалатинскъ (2115 вер.) и отъ г. Тургая до Магнитной горы на Уралѣ (500 вер.).

Въ 1900 г. въ министерство путей сообщенія поступило новое прошеніе за подписью инженера Юговича о концессіи на желѣзную дорогу отъ одной изъ станцій Сибирской желѣзной дороги черезъ Кузнецкій округъ на Барнаулъ, Семипалатинскъ, Сергіополь, Вѣрный, Ауліе—Ата и до Ташкента. Ходатайство это, по сношеніи съ министромъ финансовъ, было отклонено въ виду невыгодныхъ для казны условій, на которыхъ испрашивалась правительственная гарантія этого предпріятія [1]). Кромѣ перечисленныхъ прошеній, по тѣмъ или другимъ мотивамъ не могло быть дано движеніе и нѣсколькимъ другимъ ходатайствамъ о постройкѣ Туркестано-Сибирской линіи (въ томъ числѣ въ 1902 г. заявленію коммерціи совѣтника С. И. Мамонтова и англійскаго подданнаго Horner'а). Направленіе отъ Ташкента на Вѣрный, Семипалатинскъ и Алтайскій округъ, которое указывалось въ упомянутыхъ ходатайствахъ, пересѣкаетъ наиболѣе плодородную и населенную мѣстность Сибири—Алтайскій округъ съ его минеральными бо-

[1]) А именно, $^7/_8$ всего капитала (180 мил. руб.) имѣли быть образованы изъ гарантированныхъ правительствомъ 4% облигацій и $^1/_8$—изъ негарантированныхъ акцій.

гатствами и такимъ образомъ имѣетъ несомнѣнныя преимущества передъ другими варіантами, къ коимъ относится линія отъ Ташкента до Челябинска или линія отъ Ташкента до Омска, о постройкѣ которой въ самое послѣднее время (весною 1903 г.) ходатайствовало передъ министромъ путей сообщенія купечество г. Омска [1]).

Еще ранѣе проектовъ Туркестано-Сибирской линіи возникли предположенія о доставленіи сибирскимъ грузамъ выхода въ противоположную сторону—къ Ледовитому океану—при посредствѣ рѣчной системы р. Оби и желѣзной дороги черезъ Уральскій хребетъ. Проекты Обской или Полярной жел. дор.

Изысканія такого пути были произведены въ послѣднемъ двадцатилѣтіи XIX вѣка А. М. Сибиряковымъ, указавшимъ въ 1898 г. на возможность пересѣченія Уральскаго хребта на 64° сѣв. широты рельсовымъ путемъ, который соединилъ бы р. Манью—притокъ р. Сосьвы, впадающей въ Обь, съ р. Лягой, принадлежащей бассейну р. Печоры.

Въ послѣднее время былъ составленъ новый проектъ желѣзной дороги черезъ сѣверную часть уральскихъ горъ г. Носиловымъ, предложившимъ соединить этимъ путемъ (на протяженіи 200 верстъ) р. Печору съ рѣками Обскаго бассейна Сосьвою и Сылвою. Наконецъ, въ 90-хъ годахъ О. В. Маркграфомъ (вице-инспекторомъ корпуса лѣсничихъ), лично изслѣдовавшимъ Печерско-Обскій край, было предложено нѣсколькимъ лицамъ образовать общество для осуществленія желѣзной дороги между г.г. Березовымъ и Архангельскомъ (длиною въ 1400 вер.), которая могла бы развить экспортъ за границу мѣстнаго лѣса, въ количествѣ до 40 мил. пудовъ въ годъ [2]).

Къ той же категоріи проектовъ относятся и предположенія о проведеніи рельсоваго пути отъ низовій р. Оби черезъ сѣверную часть Уральскаго хребта къ Ледовитому океану, въ обходъ Карскаго моря, покрытаго большую часть года льдами. Еще въ 1887 г.

1) Въ январѣ 1903 г. послѣдовало Высочайшее соизволеніе на разрѣшеніе производства изысканій между ст. Поломошной и Барнауломъ военному инженеру Маркевичу и подполковнику Иванову на собственныя средства; въ іюнѣ 1903 г. министру путей сообщенія было подано прошеніе о разрѣшеніи изысканій линіи Ташкентъ—Поломошная учредителями бар. Н. Е. Врангелемъ и инженеромъ Александровымъ.

2) М. Н. Селиховъ: «Сибирь подъ вліяніемъ рельсоваго пути».

была дана концессія г. Голохвастову на постройку, безъ пособій отъ казны, желѣзной дороги отъ р. Малой Оби до берега Ледовитаго океана при устьѣ р. Каратайки. Концессія эта была въ 1897 г. продолжена на срокъ не свыше 10 лѣтъ, причемъ г. Голохвастову въ 1900 г. было разрѣшено сдѣлать, по окончаніи изысканій, частичныя измѣненія въ направленіи указанной имъ линіи.

Въ 1898 г. въ министерство финансовъ было представлено за подписью инж. Бѣлозерова и ст. сов. Кехера ходатайство о концессіи на постройку линіи въ томъ же направленіи, какъ и г. Голохвастову, а въ 1899 г. по всеподданнѣйшему докладу министра путей сообщенія было разрѣшено произвести изысканія линіи между лѣвымъ берегомъ р. Оби противъ Обдорска и Бѣлковскою губою на Сѣверномъ океанѣ (въ 50 вер. южнѣе Югорскаго шара) инженеру-технику Кнорре и полковнику В. Ф. Лауницу. Послѣ окончанія этихъ изысканій, выполненныхъ повѣреннымъ этихъ двухъ лицъ, инженеромъ Гетте (бывшимъ строителемъ Екатеринбурго-Тюменской линіи), послѣдній ходатайствовалъ передъ министромъ путей сообщенія о концессіи на постройку и эксплоатацію Полярно-Уральской желѣзной дороги. Прошеніе это, вмѣстѣ съ ходатайствами другихъ предпринимателей— Бѣлозерова и Кехера, въ ноябрѣ 1901 г. было разсмотрѣно въ коммисіи о новыхъ дорогахъ, которая въ виду существованія концессіи г. Голохвастова отклонила разсмотрѣніе этихъ предложеній, предоставивъ ихъ иниціаторамъ возобновить свои ходатайства въ случаѣ утраты г. Голохвастовымъ его правъ.

Изъ объясненій, представленныхъ въ свое время г. Голохвастовымъ и инж. Гетте, усматривается, что они имѣли въ виду осуществить вышеуказанную желѣзную дорогу при посредствѣ акціонерныхъ обществъ (по проекту г. Голохвастова—«Общества Обь-Иртышскаго торговаго пути», а по предложенію г. Гетте и «Общества Полярно-Уральской желѣзной дороги»). Стоимость предпріятія исчисляется обоими учредителями въ 30—34 мил. руб., причемъ, сверхъ постройки рельсоваго пути, въ эту сумму входитъ и стоимость организаціи срочнаго пароходства по р. Оби и устройства морского порта на Ледовитомъ океанѣ для нагрузки судовъ сибирскими товарами, вывозимыми за границу.

Въ подтвержденіе доходности проектированной линіи, учредители указываютъ на возможность дешеваго подвоза къ Сѣверному океану значительнаго количества сибирскихъ грузовъ (въ особенности хлѣба), которое исчисляется ими въ суммѣ 40—60 мил. пудовъ въ годъ; при этомъ г. Голохвастовъ имѣетъ въ виду сосредоточить эти торговыя операціи въ вѣдѣніи «Общества Объ—Иртышскаго торговаго пути», тогда какъ г. Гетте, а также г.г. Бѣлозеровъ и Кехеръ предполагали открыть «Полярно-Уральскую» желѣзную дорогу для общаго пользованія.

По поводу всѣхъ приведенныхъ проектовъ—рельсовыхъ путей через Сѣверный Уралъ можно замѣтить, что осуществленіе ихъ встрѣтило бы немаловажныя препятствія въ сложности работъ по постройкѣ рельсовой линіи и морского порта и затруднительности ихъ выполненія на средства частныхъ предпринимателей въ суровой и безлюдной мѣстности.

Независимо отъ этого, и эксплоатація такого пути могла бы продолжаться лишь въ лѣтніе мѣсяцы. Необходимость же закрывать движеніе послѣ замерзанія р. Оби и возможныя и въ лѣтніе мѣсяцы колебанія въ количествѣ грузовъ, вывозимыхъ изъ Сибири—невыгодно отразились-бы на финансовой сторонѣ эксплоатаціи Обской дороги.

Ходатайства о проведеніи въ Сибири новыхъ рельсовыхъ путей.

Изъ другихъ проектовъ подъѣздныхъ путей къ Сибирской магистрали слѣдуетъ упомянуть о предложеніи, сдѣланномъ въ 1902 г. главнымъ правленіемъ уральскаго имѣнія наслѣдниковъ С. С. Яковлева объ образованіи общества для постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги отъ ст. Чусовой Пермской желѣзной дороги, черезъ Омскъ, къ Экибазъ-Тузскому угольному мѣсторожденію [1]), а также о составленномъ въ настоящемъ 1903 году шведскимъ инженеромъ Оливекрономъ проектѣ желѣзной дороги отъ Верхне-Удинска, черезъ Кяхту, Ургу и Калганъ, до Пекина; выгоды такого пути, по мнѣнію иниціатора проекта, заключались бы въ сокращеніи разстоянія до Пекина на 1,200 вер. и въ установленіи болѣе прямого сообщенія со строющейся уже желѣзнодорожной линіей Пекинъ—Ханкой—Кантонъ.

---

1) Предложеніе это не могло быть принято по невыгодности его, такъ какъ строительный капиталъ имѣлъ быть образованъ на 6/7 изъ гарантированныхъ облигацій.

Наконецъ, въ послѣдніе годы нѣсколько французскихъ предпринимателей составили проектъ сооруженія линіи въ сѣверовосточномъ направленіи отъ г. Иркутска, черезъ г. Якутскъ, до Берингова пролива для соединенія при посредствѣ туннеля съ Аляскинскою желѣзною дорогою. Проектъ этотъ, являющійся, въ виду непреодолимыхъ трудностей сооруженія рельсоваго пути на сѣверовосточной окраинѣ Сибири, совершенно невыполнимымъ, представляетъ по своему характеру близкое сходство съ тѣми предложеніями о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Сибири, которыя были сдѣланы иностранными предпринимателями еще въ 50-хъ годахъ XIX столѣтія. Кромѣ перечисленныхъ проектовъ вспомогательныхъ путей къ Сибирской магистрали, въ послѣднее время были поданы въ центральныя управленія ходатайства представителей сибирской администраціи, городскихъ общественныхъ управленій и золотопромышленниковъ о проведеніи новыхъ желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны; осуществленіе этихъ пожеланій не могло, однако, быть признано своевременнымъ, въ виду болѣе настоятельныхъ потребностей желѣзнодорожнаго строительства и, въ частности, за неокончаніемъ еще работъ по сооруженію Кругобайкальской линіи. Изъ такихъ предположеній слѣдуетъ прежде всего назвать ходатайство бывшаго Иркутскаго генералъ-губернатора А. Д. Горемыкина о соединеніи р. Ангары съ р. Леною проведеніемъ узкоколейной желѣзной дороги отъ устья рѣки Илима до села Усть-Кутъ на р. Ленѣ, отъ котораго эта рѣка становится судоходною. Устройство этого пути съ вѣтвью до с. Номырь (расположеннаго на р. Ангарѣ выше главнѣйшихъ пороговъ послѣдней), по заключенію А. Д. Горемыкина, способствовало бы экономическому благосостоянію Якутской области, доставивъ возможность подвозить туда хлѣбъ изъ Минусинскаго округа.

Соединеніе бассейна р. Лены вѣтвью съ Сибирскою желѣзною дорогою близко затрагиваетъ и интересы Ленскихъ золотопромышленниковъ, какъ объ этомъ можно судить по ходатайству, представленному въ министерство финансовъ въ 1895 г. товарищемъ распорядителя Ленскаго золотопромышленнаго общества, ст. сов. Винбергомъ. Съ другой стороны, съѣздъ золотопромышленниковъ Южно-Енисейскаго округа представилъ въ 1900 г.

ходатайство о проведеніи узкоколейной желѣзной дороги отъ р. Ангары, близъ устья р. Мурожной къ сѣверу—къ центру пріисковъ Южно-Енисейскаго горнаго округа: такая дорога, согласно этому ходатайству, могла бы быть осуществлена на средства казны, или же самими золотопромышленниками при содѣйствіи правительства и имѣла бы послѣдствіемъ удешевленіе добычи золота, благодаря облегченію въ доставкѣ на пріиски рабочихъ, провіанта и громоздкихъ механическихъ приспособленій; вмѣстѣ съ тѣмъ явилась-бы возможность промывать золотоносные пески невысокаго содержанія (что представляется нынѣ невыгоднымъ), а также приступить къ разработкѣ рудныхъ мѣсторожденій, требующихъ большихъ затратъ и болѣе сложныхъ и дорогихъ устройствъ и машинъ, чѣмъ разработка розсыпей.

Сооруженіе Сибирской магистрали подало далѣе поводъ городскимъ общественнымъ управленіямъ цѣлаго ряда городовъ ходатайствовать о проведеніи на счетъ казны питательныхъ вѣтвей отъ магистрали. Подобныя заявленія были сдѣланы:

1) *Ишимскою* городскою думою, ходатайствовавшею въ 1900 г. о проведеніи рельсоваго пути отъ Тюмени на Ишимъ и Омскъ;

2) *Тобольскою* городскою думою въ 1901 г.—о производствѣ изысканій отъ дер. Іевлевой до Тобольска [1]) и о сооруженіи линіи отъ Тюмени до Тобольска.

3) *Троицкою* городскою думою въ 1900 г.—о соединеніи рельсовымъ путемъ г. Троицка съ Челябинскомъ.

4) *Ачинскою* городскою думою въ 1901 г.—о проведеніи желѣзной дороги отъ Ачинска къ Минусинску.

5) *Благовѣщенскою* городскою думою въ 1899 г.—о постройкѣ соединительной вѣтви отъ г. Благовѣщенска къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ у ст. Цицикаръ.

Сверхъ этихъ ходатайствъ, въ 1898 г. городскимъ общественнымъ управленіемъ г. Шадринска испрашивалось сооруженіе линій отъ г. Кургана на Шадринскъ и до ст. Островской Ураль-

---

1) Изысканія отъ Тюмени до Іевлевой были произведены.

ской желѣзной дороги; ходатайство это будетъ удовлетворено ожидающимся спрямленіемъ Пермской линіи черезъ г. Шадринскъ и Курганъ.

Высказываемыя различными представителями сибирскаго общества пожеланія о проведеніи новыхъ рельсовыхъ путей въ Сибири свидѣтельствуютъ о назрѣвающей нынѣ потребности въ подъѣздныхъ путяхъ къ Сибирской магистрали и являются показателями возрастающей предпріимчивости мѣстнаго торговаго и промышленнаго классовъ; съ осуществленіемъ наиболѣе важныхъ изъ этихъ путей (какъ напр., линіи къ Ташкенту), сфера вліянія Сибирской магистрали охватитъ новые обширные и производительные районы, въ зависимости отъ чего возрастетъ и доходность ея эксплоатаціи.

Литература о Сибирской жел. дор. Важнѣйшія книги и статьи, появившіяся въ Россіи.

Значеніе Сибирской магистрали неоднократно обсуждалось съ точекъ зрѣнія экономической, коммерческой и политической какъ русской, такъ и иностранной литературы.

Изъ русскихъ изданій слѣдуетъ назвать прежде всего составленную для всемірной выставки 1893 г. въ г. Чикаго бывшимъ департаментомъ торговли и мануфактуръ книгу «Сибирь и великая Сибирская желѣзная дорога», выдержавшую два изданія, а также ежегодно издаваемый съ 1900 года министерствомъ путей сообщенія «Путеводитель по Сибирской желѣзной дорогѣ». Оба эти оффиціальныя изданія содержатъ въ себѣ, кромѣ свѣдѣній собственно о рельсовомъ пути, подробное описаніе тяготѣющихъ къ Сибирской магистрали районовъ, а «Путеводитель», сверхъ того, снабженъ многочисленными иллюстраціями и картами. Данныя по исторіи постройки Сибирскаго рельсоваго пути изложены въ «Историческомъ очеркѣ развитія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи», изданномъ въ 1897—1898 г.г. министерствомъ путей сообщенія. Среди другихъ русскихъ сочиненій, посвященныхъ Сибирской желѣзной дорогѣ, слѣдуетъ отмѣтить неоднократно упоминаемую въ настоящемъ очеркѣ статью М. Н. Селихова «Сибирь подъ вліяніемъ рельсоваго пути»; статья эта представляетъ тѣмъ большій интересъ, что авторъ ея, имѣющій по своему служебному положенію непосредственное отношеніе къ дѣлу эксплоатаціи Сибирской желѣзной дороги, подкрѣпляетъ свои сужденія подробными стати-

стическими данными о перевозкахъ по названной дорогѣ. Весьма интересна также брошюра, изданная въ 1900 г. профессоромъ Томскаго университета Соболевымъ «Экономическое значеніе Сибирской желѣзной дороги».

Что касается до иностранной литературы о Сибирской магистрали, то развитію ея за послѣдніе годы не мало содѣйствовало участіе Комитета Сибирской желѣзной дороги на всемірной выставкѣ, бывшей въ Парижѣ въ 1900 г.

Участіе Комитета Сибирской жел. дор. на всемірной выставкѣ въ Парижѣ въ 1900 г.

Среди экспонатовъ въ отдѣлѣ Комитета находились спеціально для сего составленныя изданія, посвященныя Сибирскому рельсовому пути и связаннымъ съ его сооруженіемъ вспомогательнымъ предпріятіямъ. Изъ этихъ изданій, имѣвшихъ цѣлью дать посѣтителямъ выставки наглядную характеристику важнѣйшихъ результатовъ культурной дѣятельности Комитета, первое мѣсто занимала составленная Канцеляріею Комитета Министровъ популярная брошюра подъ названіемъ «Великая Сибирская желѣзная дорога», изданная въ количествѣ 80,000 экземпляровъ на языкахъ русскомъ, французскомъ, нѣмецкомъ и англійскомъ. Вспомогательнымъ предпріятіямъ Сибирскаго рельсоваго пути были посвящены отдѣльныя изданія, какъ то: очерки колонизаціи Сибири и образованія въ этомъ краѣ переселенческихъ участковъ, очерки гидротехническихъ и геологическихъ работъ въ раіонѣ Сибирской магистрали, брошюры о мѣсторожденіяхъ полезныхъ ископаемыхъ Сибири и о сибирской золотопромышленности, сюда же относились и другіе экспонаты, какъ то: стѣнныя карты, діаграммы и графики по переселенческому дѣлу, коллекціи образцовъ почвъ, коллекціи съ образцами золота, каменнаго угля и другихъ полезныхъ ископаемыхъ и большое количество различныхъ чертежей, фотографическихъ снимковъ и т. п.

Интересу, проявленному посѣтителями Парижской выставки къ дѣлу Комитета Сибирской желѣзной дороги, соотвѣтствовало и впечатлѣніе, вынесенное ими отъ грандіозныхъ размѣровъ осуществляемаго Комитетомъ предпріятія. Наиболѣе осязательнымъ показателемъ выпавшаго на долю этого предпріятія успѣха можетъ служить состоявшееся при производствѣ экспертизы единогласное присужденіе высшихъ наградъ—такъ называемыхъ «Grands Prix»,

какъ Комитету Сибирской желѣзной дороги за всю его плодотворную культурную дѣятельность на Азіатскомъ материкѣ, такъ равно и министерству путей сообщенія за удачное выполненіе возложенной на него Комитетомъ задачи.

Отзывы иностранной прессы о Сибирской жел. дор.

Подобный приговоръ, какъ нельзя ближе, совпалъ и съ почти единогласнымъ мнѣніемъ иностранной періодической прессы, посвятившей сотни статей и замѣтокъ оцѣнкѣ политическаго и торговаго значенія Сибирской желѣзной дороги и оживленному обсужденію вопросовъ объ экономическомъ будущемъ Сибири.

Многочисленность этихъ статей въ связи съ отправкою многими иностранными редакціями («Figaro», «Journal», «Messager de Bruxelles», «The Daily Chronicle» «Standart», «Daily Mail», «New-Jork Herald» и др.) спеціальныхъ корреспондентовъ въ Сибирь, указываетъ на пробужденіе въ иностранной публикѣ живѣйшаго интереса къ Великому Сибирскому пути. Наряду съ этимъ въ заграничныхъ интеллигентныхъ сферахъ замѣчается все возрастающее стремленіе къ серьезному изученію Сибири и ея желѣзной дороги.

Объ этомъ лучше всего свидѣтельствуетъ появленіе за послѣдніе годы на иностранныхъ книжныхъ рынкахъ такихъ серіозныхъ сочиненій, какъ «En Sibérie» проф. Легра, «La Rénovation de l'Asie» П. Леруа-Болье, «Die Sibiriche Eisenbahn in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung» доктора Куртъ-Виденфельда, «The Russian Empire and the Transsiberian Railway» (оффиціальное изданіе правительства Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ), «Side Lights on Siberia» S. Smith и др. Въ бельгійскомъ журналѣ «La Chine et la Sibérie» помѣщенъ дословный переводъ изданной министерствомъ финансовъ для выставки въ Чикаго книги: «Сибирь и Великая Сибирская желѣзная дорога».

Французская пресса.

Наибольшимъ единодушіемъ въ оцѣнкѣ современнаго значенія и будущей роли Сибирской желѣзной дороги отличается французская печать, восторженно отзывающаяся объ изумительной энергіи и настойчивости, съ которыми русское правительство осуществляетъ это сооруженіе, называемое французами не иначе, какъ «колоссальнымъ», «грандіознымъ», «гигантскимъ», «громаднымъ» и т. п. Указывая, что проведеніемъ Великаго Сибирскаго

пути Россія всецѣло обязана Царственнымъ заботамъ Императоровъ Александра III и Николая II, французская пресса считаетъ это предпріятіе «не только національнымъ, но и династическимъ».

Въ интересной статьѣ, принадлежащей перу бывшаго французскаго министра иностранныхъ дѣлъ Ганото и трактующей о непрерывномъ развитии путей сообщенія какъ о непрерывномъ условіи будущаго экономическаго прогресса, Сибирской желѣзной дорогѣ придается значеніе одной изъ величайшихъ магистралей въ мірѣ. «Послѣ открытія Америки и сооруженій Суэцкаго канала, говоритъ другой авторъ, исторія не отмѣчала событія болѣе выдающагося и болѣе богатаго прямыми и косвенными послѣдствіями, чѣмъ постройка Сибирской желѣзной дороги». Послѣдствія эти, по мнѣнію «La France» и цѣлаго ряда другихъ газетъ,—будутъ имѣть весьма важное значеніе въ экономическомъ, политическомъ и стратегическомъ отношеніяхъ. Одинъ изъ важнѣйшихъ экономическихъ результатовъ сооруженія Сибирской желѣзной дороги французская пресса видитъ въ пробужденіи отъ долгаго сна богатой Сибири, въ свободной колонизаціи этой бывшей страны изгнанія и ссылки, въ оживленіи ея торговли и въ развитіи промышленности. Будущность Сибирской желѣзной дороги,— этого, по мѣткому сравненію одного французскаго автора, «позвоночнаго хребта русскаго великана»,—представляется въ глазахъ французской прессы чудесной: окончаніе Сибирской желѣзной дороги обезпечитъ за Россіею экономическое господство на крайнемъ Востокѣ, дастъ ей возможность воспользоваться не только богатствами Сибири и Китая, съ его 400—500 мил. населеніемъ, но также и всѣмъ американскимъ побережьемъ Тихаго Океана, неизвѣданныя богатства котораго когда то мечтали использовать посредствомъ Панамскаго канала; въ то-же время торговые обороты Россіи достигнутъ небывалыхъ размѣровъ, ибо она должна будетъ поставлять продукты промышленности тремъ громаднымъ Имперіямъ, т. е. почти двумъ континентамъ.

Обсуждая политическое и стратегическое значеніе Сибирской желѣзной дороги, французская печать высказываетъ почти единогласное мнѣніе, что, благодаря этому сооруженію, Россія пріобрѣтетъ преобладающее вліяніе въ Китаѣ. Послѣднія китайскія со-

бытія вызвали появленіе во французскихъ газетахъ и журналахъ многочисленныхъ статей, въ которыхъ отмѣчается важная услуга, оказанная Сибирской желѣзной дорогой при передвиженіи на Востокъ русскихъ войскъ.

Въ 1901 г. появилось капитальное сочиненіе французскаго автора Claudius Aulagnon подъ названіемъ «La Sibérie économique»; авторъ этого труда, посѣтившій Сибирь по спеціальному порученію французскаго министерства торговли, даетъ подробныя и обстоятельныя свѣдѣнія о раіонахъ, тяготѣющихъ къ Сибирской желѣзной дорогѣ (до Иркутска), и о развитіи ихъ производительности и на основаніи полученныхъ имъ свѣдѣній высказываетъ свои предположенія о возможномъ въ будущемъ развитіи торговыхъ сношеній Сибири съ Западной Европой.

Англійская печать.

Слѣдующее мѣсто послѣ французской печати принадлежитъ англійской прессѣ, которая занимается преимущественно двумя наиболѣе ее интересующими вопросами: о стратегическомъ значеніи Сибирской желѣзной дороги и объ ожидаемомъ вліяніи этого пути на морскую торговлю Западной Европы и, въ частности, Англіи съ Востокомъ. Мнѣнія, высказываемыя по этимъ вопросамъ англійскими журналистами, отличаются крайнимъ разнообразіемъ и нерѣдко совершенно противорѣчатъ одно другому. Совершенно особую группу составляютъ рѣзкія тенденціозныя статьи, распространяющія злонамѣренныя небылицы о Сибирской желѣзной дорогѣ съ цѣлью дискредитировать значеніе этого русскаго предпріятія въ общественномъ мнѣніи Европы.

Во главѣ положительныхъ и безпристрастныхъ статей о Сибирской желѣзной дорогѣ стоитъ капитальный трудъ извѣстнаго англійскаго экономиста Арчибальда Кольххуна «Overland to China» («Въ Китай черезъ материкъ»), вышедшій отдѣльною книгою, и его же статьи въ «Morning Post», «Westminster Gasette» и въ другихъ изданіяхъ.

Авторъ лично побывалъ въ Сибири и, ознакомившись съ мѣстными условіями и строющейся дорогой, пришелъ къ слѣдующимъ выводамъ. «Когда девять лѣтъ тому назадъ, говоритъ онъ, была начата постройка Сибирской желѣзной дороги, то это пред-

пріятіе, при всей его грандіозности, носило характеръ домашняго русскаго дѣла, исходъ котораго лишь весьма слабо могъ интересовать Западную Европу. Пока конечнымъ пунктомъ дороги намѣчался Владивостокъ, отдаленный замерзающій русскій портъ, нельзя было ничего возразить противъ сооруженія Сибирскаго пути, но съ тѣхъ поръ, какъ Владивостокъ былъ замѣненъ Портъ-Артуромъ, а фактически Пекиномъ, картина рѣзко мѣняется: Сибирская желѣзная дорога пріобрѣтаетъ міровое значеніе и проведеніемъ ея наносится тяжелый ударъ англійскимъ интересамъ, могуществу и прогрессу». «Эта дорога не только сдѣлается однимъ изъ величайшихъ торговыхъ путей, какіе когда-либо зналъ міръ, и въ корнѣ подорветъ англійскую морскую торговлю, но станетъ въ рукахъ Россіи политическимъ орудіемъ, силу и значеніе котораго даже трудно угадать. Сибирь—далеко не та безплодная равнина, унылое мѣсто изгнанія, какимъ обыкновенно рисуютъ ее европейцы. Напротивъ, это богатѣйшая страна, съ многими сотнями тысячъ акровъ плодороднѣйшей земли, съ громаднымъ минеральнымъ фондомъ,—страна, полное промышленное развитіе которой можетъ со временемъ положить начало новой экономической эрѣ. Но не въ этомъ, пока еще отдаленномъ, результатѣ заключается главное значеніе Сибирской желѣзной дороги, а въ томъ, что она сдѣлаетъ Россію самодовлѣющимъ государствомъ, для котораго ни Дарданеллы, ни Суэцъ уже болѣе не будутъ играть никакой роли, и дастъ ей экономическую самостоятельность, благодаря чему она достигнетъ могущества, подобнаго которому не снилось еще ни одному государству». Содержаніе приведенной книги вызвало во всей англо-американской прессѣ ожесточенные споры, выдающіе серьезное смущеніе и безпокойство, внушаемыя англичанамъ успѣхами Россіи на Азіатскомъ Востокѣ.

Въ концѣ 1902 г., въ «дипломатическихъ консульскихъ донесеніяхъ» британскому правительству англійскимъ коммерческимъ агентомъ въ Россіи Кукомъ была помѣщена весьма обстоятельная статья о сибирской торговлѣ, въ связи съ свѣдѣніями о грузовомъ движеніи по Сибирской желѣзной дорогѣ и о значеніи рельсоваго пути для прорѣзываемаго имъ края. Интересныя соображенія о будущности торговыхъ сношеній между Англіей и Сибирью были

помѣщены въ 1901 г. въ «Русско-англійскомъ торговомъ вѣстникѣ» Т. Гудзономъ, который на основаніи лично полученныхъ имъ въ Сибири свѣдѣній приходитъ къ заключенію, что Сибирь—богатѣйшій рынокъ для товаровъ англійскаго производства, особенно земледѣльческихъ орудій, ручныхъ кузнечныхъ и плотничныхъ инструментовъ, машинъ, необходимыхъ въ горномъ дѣлѣ, машинъ и принадлежностей для электрическаго освѣщенія и т. п.

Американская пресса.

Изъ отзывовъ американской прессы наибольшій интересъ представляютъ статьи, посвященныя разбору оффиціальныхъ правительственныхъ изданій и сообщеній о Сибирской желѣзной дорогѣ. Упомянутая выше книга «The Russian Empire and the Transsiberian Railway» признаетъ за Сибирской желѣзной дорогой какъ важное стратегическое, такъ и серьезное экономическое значеніе, «развивающееся съ быстротою и въ размѣрахъ, превышающихъ самыя смѣлыя ожиданія».

Главную заслугу Сибирской желѣзной дороги американцы видятъ въ томъ, что эта артерія должна оживить обширный и и щедро одаренный природою Сибирскій край. При этомъ Сибирь возбуждаетъ въ американцахъ, особый, такъ сказать практическій, интересъ. Будучи по внутреннимъ условіямъ своей промышленной жизни принуждены искать экспорта, Соединенные Штаты, по состоянію международнаго рынка, уже давно захваченнаго ранѣе созрѣвшими промышленными государствами, могутъ успѣшно производить этотъ вывозъ лишь въ страну, впервые приступающую къ самостоятельной торгово-промышленной дѣятельности. Такою страною и является для американцевъ Сибирь. Отдѣленные отъ нея однимъ лишь океаномъ, американцы имѣютъ серьезное преимущество передъ всѣми западно-европейскими народами въ дешевомъ фрахтѣ. Они надѣются, что, благодаря новой торговлѣ съ Сибирью, обширный Западъ Сѣверной Америки, такъ долго сохранявшій земледѣльческій и горнозаводскій характеръ, можетъ развить собственную фабричную промышленность, такъ какъ ростъ разработки сибирскихъ богатствъ (горныхъ, лѣсныхъ и рыбныхъ) и постоянная потребность желѣзной дороги въ громадномъ подвижномъ составѣ вызовутъ большой спросъ на машины и всякаго рода механическія издѣлія, производство кото-

рыхъ составляетъ силу американской индустріи. Отмѣчая все возрастающій наплывъ въ Сибирь переселенцевъ и увеличивающійся здѣсь, благодаря разработкѣ новыхъ земель, спросъ на земледѣльческія орудія, всякаго рода машины и мануфактурные товары, американская спеціальная пресса («Manufacturer, Engineering and Mining Journal» и др.) постоянно напоминаетъ читателямъ объ этомъ новомъ удобномъ рынкѣ для американской вывозной торговли и отводитъ на своихъ страницахъ широкое мѣсто практическимъ указаніямъ торговцамъ и фабрикантамъ о современныхъ условіяхъ коммерческаго дѣла въ Сибири. Глубокій интересъ, представляемый Сибирью для американцевъ, усиливается своеобразностью многихъ сибирскихъ условій, напоминающихъ имъ ихъ родную страну.

Оцѣнивая экономическое значеніе Сибирской желѣзной дороги, уже теперь съ успѣхомъ пополняющей ощущаемый въ Сибири недостатокъ въ людяхъ, американцы утверждаютъ, что дорога эта дастъ могучій толчокъ развитію въ Сибири сельскаго хозяйства, вызоветъ мощный подъемъ сибирской горнозаводской промышленности (въ особенности золотаго промысла) и, вообще, призоветъ Сибирь къ новой жизни, превративъ ее изъ азіатской окраины въ центръ міроваго хозяйства.

Что касается вопроса о будущемъ значеніи Сибирской желѣзной дороги для сношенія Западной Европы со странами Азіатскаго Востока, то, по предположенію американской прессы, дорога эта сдѣлается путемъ отправки международной почтовой корреспонденціи и разовьетъ сильное транзитное движеніе пассажировъ и цѣнныхъ грузовъ: благородныхъ металловъ, мѣховъ, чая и т. п.

Нѣмецкая печать.

Нѣмецкая пресса восхваляетъ культурное значеніе Великаго Сибирскаго пути, задачу котораго она видитъ въ «европеизаціи» Азіатскаго Востока и Сибири, и воздаетъ должное уваженіе всѣмъ руководителямъ этого дѣла, такъ и исполнителямъ его.

Изъ отдѣльныхъ періодическихъ изданій, посвятившихъ Сибирской желѣзной дорогѣ самостоятельныя статьи, «Hamburger Nachrichten» и «Vossiche Zeitung» находятъ, что эта дорога

будетъ служить, главнымъ образомъ, обмѣну товаровъ Сибири съ Европейской Россіей.

Авторъ вышепомянутой книги о Сибирской желѣзной дорогѣ, Куртъ Виденфельдъ возлагаетъ большія надежды на развитіе въ Сибири горнаго дѣла. «Но пока далеко еще до того времени,— говоритъ онъ,—когда продукты сибирской горной промышленности будутъ серьезно конкурировать на міровомъ рынкѣ; пока, наоборотъ, Сибирь будетъ мѣстомъ сбыта для машинъ и желѣзныхъ издѣлій, необходимыхъ при разработкѣ горныхъ богатствъ». Важнѣйшимъ результатомъ сооруженія Сибирской магистрали для Сибири Виденфельдъ считаетъ усиленіе и упорядоченіе колонизаціи этого нуждающагося въ людяхъ края. По заключенію названной газеты, «отъ Сибирской желѣзной дороги нельзя ожидать ни внезапнаго экономическаго развитія Сибири, ни кореннаго измѣненія условій міровой торговли, но несомнѣнно, что она окажетъ большое вліяніе на постепенный ходъ культуры въ новомъ обширномъ краѣ и мало-по-малу обогатитъ міровой торговый рынокъ». «Frankfurter Zeitung» видитъ въ сибирскомъ переселеніи счастливое разрѣшеніе двухъ задачъ—колонизаціи Сибири и обезпеченія землею безземельныхъ крестьянъ Европейской Россіи. Удачная постановка этого дѣла, позволяющая Россіи сохранить въ будущемъ всѣ ея молодыя силы, вызываетъ со стороны нѣмецкой газеты горькое сѣтованіе на то, что Германія ежегодно теряетъ безвозвратно сотни тысячъ лучшихъ своихъ гражданъ, переселяющихся въ Америку.

Особаго вниманія заслуживаетъ чрезвычайно обстоятельная и серьезная статья о Сибирской желѣзной дорогѣ, помѣщенная въ журналѣ «Deutsche Rundschau» извѣстнымъ нѣмецкимъ критикомъ и публицистомъ Евгеніемъ Цабелемъ.

Отмѣчая напряженный интересъ, съ которымъ весь цивилизованный міръ слѣдитъ за осуществленіемъ этого колоссальнаго предпріятія, авторъ, съ цифрами въ рукахъ, опровергаетъ невѣрныя свѣдѣнія, распространяемыя о Сибирской желѣзной дорогѣ тѣми изъ побывавшихъ въ Сибири путешественниковъ, которые либо ожидали найти ее въ совершенно законченномъ видѣ, либо предъявляли къ ней невозможныя требованія.

Авторъ указываетъ далѣе, что по окончаніи постройки Сибирской желѣзной дороги, которая окажется самою длинною линіею въ мірѣ, превзойдя не только Канадскую, но и Тихоокеанскую желѣзную дорогу между С. Франциско, Чикаго и Нью-Іоркомъ, изъ любаго города Германіи можно будетъ проѣхать до Тихаго Океана, не выходя изъ вагона, вдвое скорѣе и втрое дешевле, нежели прежнимъ морскимъ путемъ кругомъ Индіи.

«Но уже и тотъ результатъ, что въ девятилѣтній срокъ могло быть установлено правильное желѣзнодорожное сообщеніе до самаго Байкала», заслуживаетъ, по мнѣнію Цабеля, «удивленія. Никто не станетъ, говоритъ онъ, отрицать чудесъ желѣзнодорожной техники, совершенныхъ при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Канадѣ и въ Суданѣ, но не слѣдуетъ забывать, какую помощь оказали въ первой странѣ благопріятныя климатическія условія и избытокъ рабочихъ рукъ, а во второй—Нилъ, въ качествѣ могучаго подъѣзднаго пути, легко доставлявшаго матеріалы для постройки. Между тѣмъ Сибирская желѣзная дорога сооружалась въ странѣ съ суровымъ климатомъ, при недостаткѣ мѣстныхъ рабочихъ силъ и отсутствіи удобныхъ путей для подвоза строительныхъ матеріаловъ, которые приходилось доставлять съ большими затрудненіями издалека».

По меткому замѣчанію автора, «сооруженіе Сибирской желѣзной дороги началось и продолжается, согласно грандіозному плану, безъ всякой суеты и шума, какъ вообще въ Россіи исполняются всѣ Царскія велѣнія». «У насъ обыкновенно недостаточно цѣнятъ», говоритъ онъ въ другомъ мѣстѣ, «ту спокойную и настойчивую энергію, съ которою Россія, не взирая ни на какія препятствія, даже среди затруднительныхъ политическихъ обстоятельствъ, неуклонно пролагаетъ въ глубь Азіи желѣзную дорогу, дымомъ паровоза напоминающую обитателямъ степей и тундръ, что времена пастушескаго быта миновали для нихъ безвозвратно».

Изъ сочиненій послѣдняго времени о Сибирской желѣзной дорогѣ, появившихся въ Германіи, слѣдуетъ назвать книгу профессора Дрезденскаго университета Руге, который, послѣ обзора исторіи постройки магистрали приходитъ къ заключенію, что съ окончаніемъ ея сооруженія «наступятъ такія послѣдствія этого

удивительнаго предпріятія, которыя не могутъ быть оцѣнены съ надлежащей полнотою».

Глубокій интересъ и почти единодушное сочувственное отношеніе иностранной прессы къ Сибирской желѣзной дорогѣ свидѣтельствуютъ о томъ, что общественное мнѣніе Стараго и Новаго Свѣта должнымъ образомъ оцѣнило историческую заслугу Россіи по сооруженію длиннѣйшей въ мірѣ магистральной желѣзнодорожной линіи, соединившей кратчайшимъ путемъ Европу съ Азіей, Атлантическій океанъ съ Тихимъ.

Заключеніе. Обнаружившіеся нынѣ результаты осуществленія Сибирскаго рельсоваго пути указываютъ, что тѣ основныя цѣли, которыя имѣлись въ виду при выработкѣ плана постройки этого пути, могутъ уже быть признаны достигнутыми: съ одной стороны, положенъ конецъ оторванности отъ Россіи ея восточныхъ окраинъ, съ другой стороны, вполнѣ обезпечено пріобщеніе Сибири къ экономическому и культурному развитію остальныхъ частей Россіи.

Въ короткій срокъ, протекшій со времени приступа къ работамъ по проведенію магистрали, общій характеръ Сибири успѣлъ значительно измѣниться. Заселеніе страны, подвигавшееся въ прежнее время весьма медленно и охватывавшее почти исключительно раіоны, расположенные близъ большаго Сибирскаго тракта и въ долинахъ рѣкъ, нынѣ приняло характеръ правильной и систематической колонизаціи, которая широко раздвинула рамки этихъ раіоновъ и съ успѣхомъ распространилась на таежныя и другія мѣстности, считавшіяся ранѣе совершенно непригодными для культуры. Ожививъ въ тоже время мѣстную промышленность и торговлю, постройка Сибирской магистрали уже теперь является залогомъ широкаго развитія горной промышленности края, а въ недалекомъ будущемъ несомнѣнно приведетъ и къ разцвѣту обработывающей промышленности, открывъ мѣстному населенію широкое поле для развитія его предпріимчивости и обезпечивъ для Сибири внѣшніе рынки въ восточно-азіатскихъ государствахъ.

Такимъ образомъ, благодаря Царственнымъ заботамъ и прозорливой политикѣ Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской

желѣзной дороги Императора Николая Александровича, соизволившаго лично руководить всѣмъ дѣломъ по сооруженію Великаго Сибирскаго пути, нынѣ, согласно завѣту Царя-Миротворца, открывается новая эра въ культурной и экономической жизни всего Сибирскаго края.

Такому значенію Сибирской магистрали вполнѣ соотвѣтствуетъ та выдающаяся роль, которая принадлежитъ ей въ стратегическомъ и политическомъ отношеніяхъ. Въ 1900 г. еще до открытія правильнаго движенія на Забайкальской линіи, когда началась мобилизація сибирскихъ войскъ, по магистрали (между Челябинскомъ и Срѣтенскомъ) было перевезено на Дальній Востокъ до 120.000 воинскихъ чиновъ. Съ приближеніемъ же нынѣ срока окончанія постройки Кругобайкальской линіи, которая дастъ возможность безостановочно, въ любое время года, перевезти на восточную окраину Сибири значительную вооруженную силу, все болѣе и болѣе укрѣпляется государственная мощь Россіи и ея политическое значеніе на восточной окраинѣ азіатскаго материка, въ соотвѣтствіи съ господствующимъ положеніемъ, которое занимаетъ въ прибрежныхъ водахъ Тихаго океана русскій флотъ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Общая строительная стоимость Сибирскаго транзитнаго желѣзнодорожнаго пути и вспомогательныхъ къ нему линій.

Наименованія.	Длина дороги верстъ.	Всего отпу...		
		Постройка.	Подвижной составъ.	Оборотные капиталы.
		В... ъ		
	1.	2.	3.	4.
I. Линіи, построенныя вѣдѣніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.				
1. Западно-Сибирская желѣзная дорога . . .	1.328	38.118.849	10.681.548	2.070.000
2. Средне-Сибирская желѣзная дорога . . .	1.715	87.264.777	11.578.975	2.312.800
3. Вѣтвь въ г. Томску	89	2.494.198	—	79.000
4. Вѣтвь отъ г. Иркутска къ озеру Байкалу.	64	3.108.555	—	58.000
5. Паровая переправа на озерѣ Байкалѣ. . .	—	6.744.340	—	—
6. Кругобайкальская желѣзная дорога. . . .	244	48.673.089	3.484.606	366.000
7. Забайкальская желѣзная дорога	1.036	71.923.307	6.643.395	1.000.000
8. Кайдалово—Китайская граница	324	28.222.469	2.727.600	314.280
9. Никольское—Китайская граница	110	[2] 7.046.867	811.120	176.000
10. Уссурійская желѣзная дорога	717	39.925.024	4.669.864	1.500.200
11. Екатеринбурго-Челябинская желѣзная дорога	225	6.475.258	—	—
12. Пермь-Котласская желѣзная дорога . . .	812	36.108.687	4.523.455	700.000
Итого по п. 1	6.665	376.105.420	45.120.563	8.576.280
II. Усиленіе Сибирской желѣзной дороги.	[1] —	[3] 63.320.600	31.000.000	—
III. Амурская желѣзная дорога (отмѣненная).	—	—	[4] 1.192.575	—

[1]) Усиленіе коснулось: 1) Западно-Сибирской желѣзной дороги . . . . . 1,328 вер.
2) Средне-Сибирской желѣзной дороги. . . . . . 1,715 —
3) Томской вѣтви . . . . 89 —
4) Вѣтви отъ г. Иркутска къ озеру Байкалу . . 64 —
5) Забайкальской желѣзной дороги . . . . 1,036 —
4,232 вер.

[2]) Изъ этой суммы—4.700.000 р. переданы обществу Китайской-Восточной желѣзной дороги

[3]) Въ томъ числѣ 9.000.000 р. предназначены на смѣну рельсовъ на всей Западно-Сибирской

[4]) Этотъ подвижной составъ за отмѣною постройки Амурской линіи имѣетъ быть распредѣленъ

[5]) Изъ этой суммы 224.830 р. были отпущены на изысканія линіи отъ г. Томска до озера Байкала

[6]) Окончательная стоимость вѣтви Кайдалово—Китайская граница еще не установлена.

щено и предназначено:					Изъ того числа:	
Итого гр. 2+3+4.	Строительная поверстная стоимость дорогъ	Изысканія.	Всего гр. 5+7.	Всего на версту дороги.	Отпущено за 1891—1902 г.г.	Предназначено на 1903 г.
рубляхъ.					Рубли.	
5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
50.870.397	38.306	240.000	51.110.397	38.487	51.110.397	—
101.156.552	58.983	5) 324.830	101.481.382	59.173	101.341.571	139.811
2.573.198	28.912	—	2.573.198	28.912	2.573.198	—
3.166.555	49.477	5.000	3.171.555	49.555	3.171.550	5
6.744.340	—	—	6.744.340	—	6.649.520	94.820
52.523.695	212.431	1.102.050	53.625.745	219.777	16.841.050	20.000.000
79.566.702	76.802	386.000	79.942.702	77.170	79.929.171	12.924
31.264.349	96.494	380.000	6) 31.564.349	97.421	31.067.212	601.343
2) 8.033.987	73.036		2) 8.113.987	73.764	2) 8.113.987	—
46.095.088	64.199	172.000	46.267.088	64.529	46.214.968	72.120
6.475.258	28.779	60.000	6.535.258	29.046	6.535.258	—
41.332.142	50.902	48.759	41.380.901	50.961	41.380.901	—
429.802.263	64.488.	2.718.639	432.520.902	64.894	394.948.733	20.921.023
3) 94.320.660	22.287	—	3) 94.320.660	22.287	53.904.277	10.214.894
4) 1.192.575	—	837.000	4) 2.029.575	—	2.029.575	—

за произведенныя этимъ обществомъ работы по постройкѣ Никольской вѣтви.
желѣзной дорогѣ.
между участками Сибирской и Пермь-Котласской жел. дор.
въ 1888 г.

Наименованія.	Длина дороги верстъ.	Всего отпу		
		Постройка.	Подвижной составъ.	Оборотные капиталы.
		В		ъ
	1.	2.	3.	4.
IV. Китайская Восточная желѣзная дорога	2.377	184.572.130	39.186.750	7.844.100
V. Дополнительные работы и расходы.				
а) По Сибирской желѣзной дорогѣ: Улучшеніе рѣкъ Чулыма, Ангары, Амура, Шилки и Уссури; казенное пароходство; устройство порта во Владивостокѣ и др.	4) 5.628	—	—	—
б) По Китайской Восточной желѣзной дорогѣ: 1. Охрана линіи и расходы, вызываемые особыми условіями сооруженія Китайской Восточной желѣзной дороги	2.377	—	—	—
2. Убытки, вызванные китайскими безпорядками въ 1900 г.		—	—	—
3. Устройство города и порта Дальняго (работы 1-й очереди на 4 года)		—	—	—
4. Морское пароходство въ водахъ Тихаго океана		—	—	—
Итого по п. V	8.005 4)	—	—	—
Всего по п.п. I—V	9.042	623.998.210	116.499.888	16.420.380

[1]) Эту сумму составляютъ: итогъ гр. 5+7, который равенъ 235.550.980 р., и 17.893.870 р., дороги (перваго выпуска по 1 Января 1904 г. и остальныхъ выпусковъ по 1 Января 1902 г.).

[2]) Поверстная стоимость, не считая расходовъ на уплату процентовъ и погашенія облигаціон

[3]) Въ томъ числѣ и расходы на дополнительныя работы, приведенныя далѣе въ раздѣлѣ V по п. б.

[4]) Не считая Екатеринбургъ-Челябинской и Пермь-Котласской линій.

[5]) См. раздѣлъ IV гр. 10 и 11.

[6]) Въ томъ числѣ 17.893.870 р., составляющіе расходъ на уплату процентовъ и погашенія по 1904 г. и остальныхъ выпусковъ по 1 Января 1902 г.).

щено и предназначено:					Изъ того числа:	
Итого.	Строительная поверстная стоимость дорогъ.	Изысканія.	Всего гр. 5+7.	Всего на версту дороги.	Отпущено за 1891—1902 г.г.	Предназначено на 1903 г.
рубляхъ.					Рубли.	
5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
231.602.980	97.435	4.000.000	[1] 253.496.850	[2] 106.645	[3] 336.585.618	[3] 45.930.000
10.321.028	-	—	10.321.028	1.834	10.184.608	—
46.293.386	—	—	46.293.386	19.475	[5]	[5]
70.000.000	—	—	70.000.000	29.449		
18.850.000	—	—	18.850.000	7.783		
11.427.000	—	—	11.427.000	4.808		
157.891.414	—	—	157.891.414	19.724	—	—
914.809.892	—	7.555.639	[6] 940.259.401	103.987	797.652.861	77.065.917
					874.718.778	

составляющіе расходъ на уплату % и погашенія по облигаціямъ общества Китайской Восточной желѣзной
наго долга.

облигаціонному долгу общества Китайской Восточной желѣзной дороги (перваго выпуска по 1 Января

ПЕРЕЧЕНЬ

кредитовъ, ассигнованныхъ въ теченіе 1893—1903 г.г. по Высочайше утвержденнымъ положеніямъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, на вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкою этой дороги.

№№ по порядку.	Предметъ назначенія.	Размѣръ ассигнованнаго кредита.	
		Рубли.	Коп.
1	Производство астрономическихъ и топографическихъ работъ вдоль проектируемаго направленія Сибирской магистрали	819.480	—
2	Расходы по образованію переселенческихъ участковъ . .	8.031.143	39
	Въ томъ числѣ на:		
	содержаніе временныхъ партій для образованія переселенческихъ и запасныхъ участковъ	5.146.123	—
	производство гидротехническихъ работъ и изслѣдованіе торфяниковъ въ районѣ Сибирской желѣзной дороги	2.334.572	—
	производство естественно-историческаго и хозяйственно - статистическаго изслѣдованія Степныхъ областей	244.970	—
	остальные расходы	305.478	39
3	Содержаніе личнаго состава переселенческой организаціи.	550.382	80
4	Расходы по передвиженію переселенцевъ.	4.456.801	—
	Въ томъ числѣ на:		
	устройство и содержаніе переселенческихъ пунктовъ и оказаніе врачебно-продовольственной помощи переселенцамъ.	2.949.632	—

№№ по порядку.	Предметъ назначенія.	Размѣръ ассигнованнаго кредита. Рубли.	Коп.
	организацію переселенія въ Приамурскій край . .	677.016	—
	остальные расходы	830.153	—
5	Устройство переселенцевъ на мѣстахъ	12.973.199	50
	Въ томъ числѣ на:		
	выдачу переселенцамъ ссудъ и пособій	12.306.811	16
	хозяйственную заготовку лѣса и устройство лѣсныхъ складовъ	140.000	—
	учрежденіе складовъ сельскохозяйственныхъ орудій и сѣмянъ	75.000	—
	остальные расходы	451.388	34
6	Усиленіе предназначеннаго на постройку церквей и школъ фонда имени Императора Александра III и благотворительнаго фонда	269.500	—
7	Изданіе матеріаловъ по переселенческому дѣлу	51.120	—
8	Производство геологическихъ изслѣдованій	908.562	13
9	Изслѣдованіе золотопромышленности.	1.642.522	13
10	Улучшеніе сибирскихъ рѣкъ, гидрографическое изслѣдованіе о. Байкала и организація метеорологическихъ наблюденій.	2.037.067	41
11	Разные расходы	726.815	50
	Въ томъ числѣ на:		
	производство статистическаго изслѣдованія Забайкальской области	137.500	—
	остальные расходы	589.315	50
	Итого	32.373.675	67

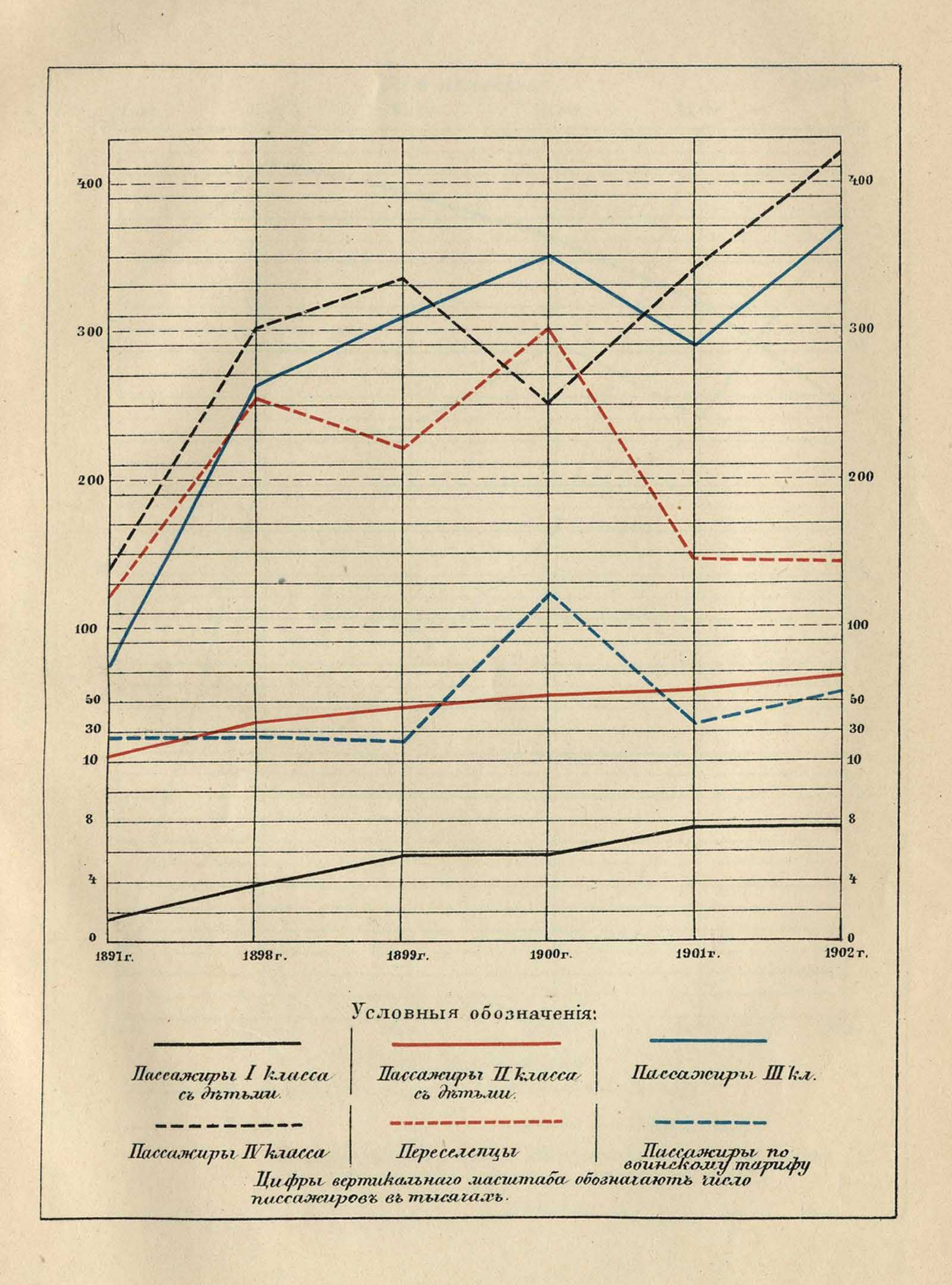
СВѢДѢНІЯ

о количествѣ подвижного состава на Сибирской, Забайкальской, Уссурійской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогахъ на 1 Мая 1903 г.

	Паровозы.		Вагоны.											
			Классные.											
	Пассажирскіе.	Товарные.	I	I-II	II	II-III	III	IV	Всего.	Спеціальные пассажирск.	Товарные крытые.	Платформы.	Полувагоны, рѣшетки и пр.	Цистерны.
Сибирская ж. д.	52	683	26	40	49	34	215	575	939	310	9735	3066	400	76
Забайкальская ж. д. . .	—	196	5	16	14	19	60	159	273	73	2224	1217	93	2
Уссурійская ж. д. . .	—	118	3	10	10	14	36	—	73	47	1572	656	18	—
Китайская-Восточная ж. д.	85	380	45	45	113	—	83	500	786	187	5550	1700	1000	200

ДІАГРАММА

пассажирскаго движенія по Сибирской жел. дор.



ТЕХН. АВТО-ЛИТ. ДЕ-КЕЛЬШЪ. СПБ.

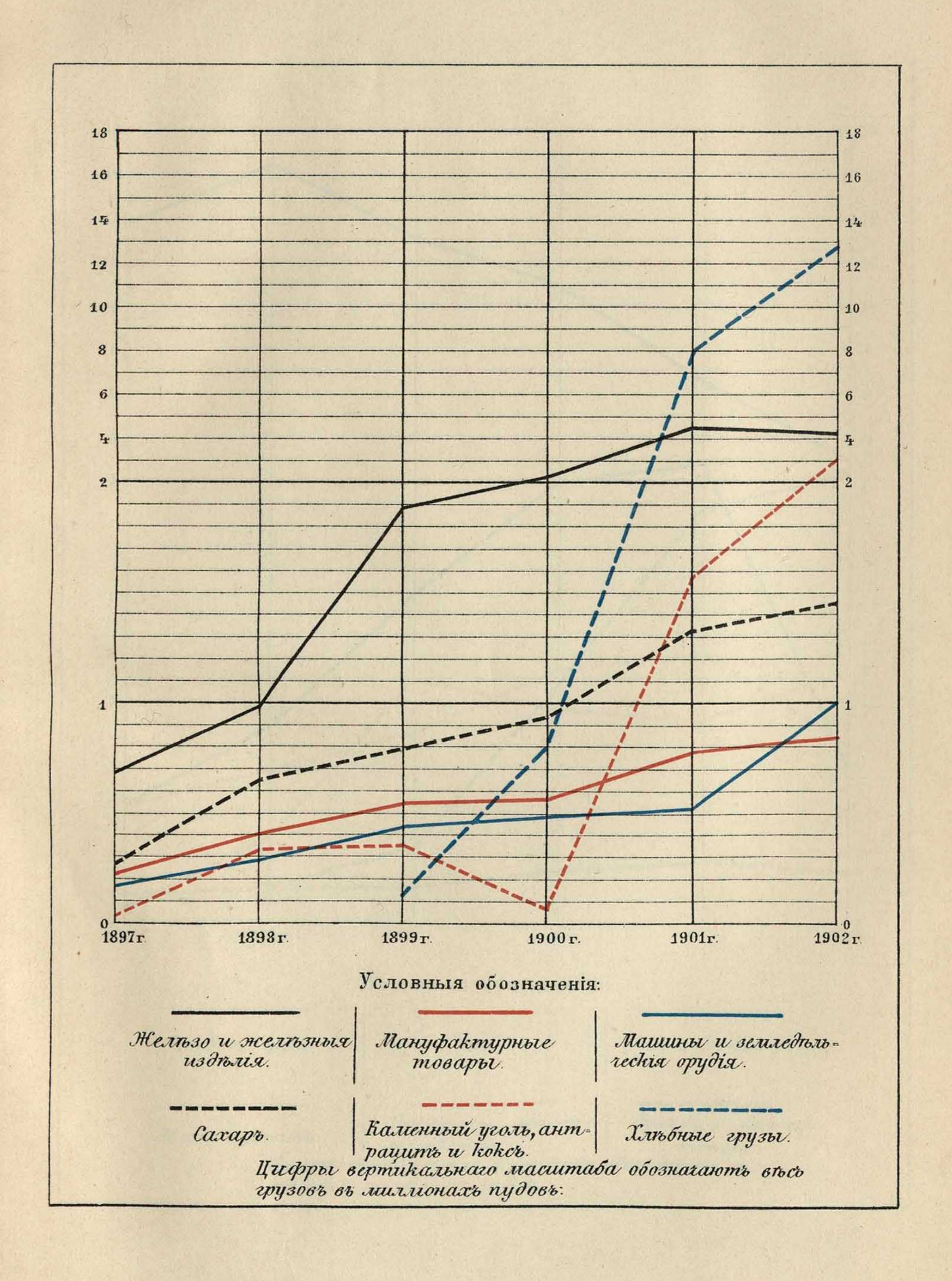
ДІАГРАММА
перевозки грузовъ малой скорости по Сибирской жел. дор.



ТЕХН. АВТО-ЛИТ. ДЕ-КЕЛЬШЪ. СПБ.

ДІАГРАММА

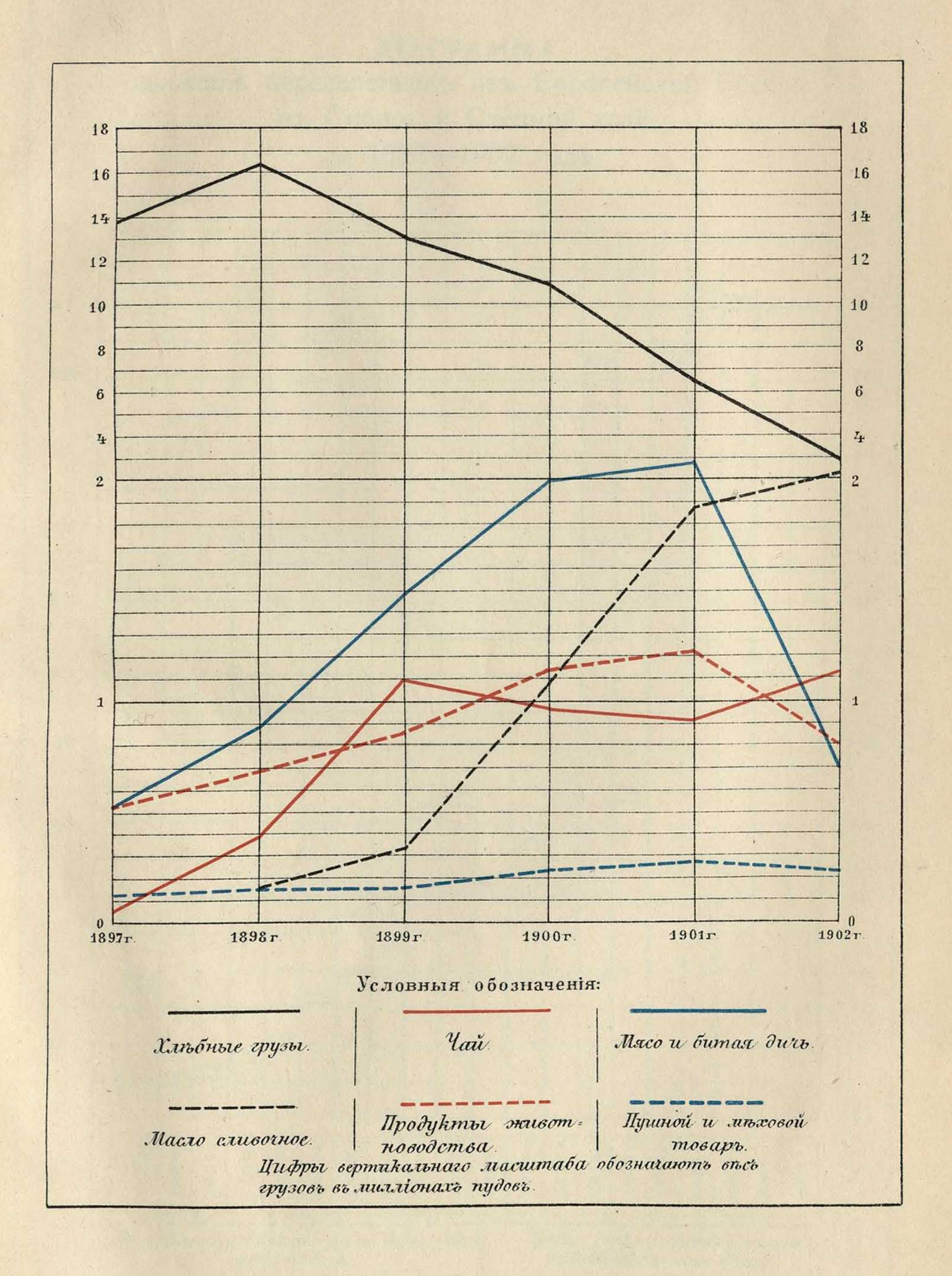
ввоза главнѣйшихъ грузовъ по Сибирской жел. дор.



ТЕХН. АВТО-ЛИТ. ДЕ-КЕЛЬШЪ. СПБ.

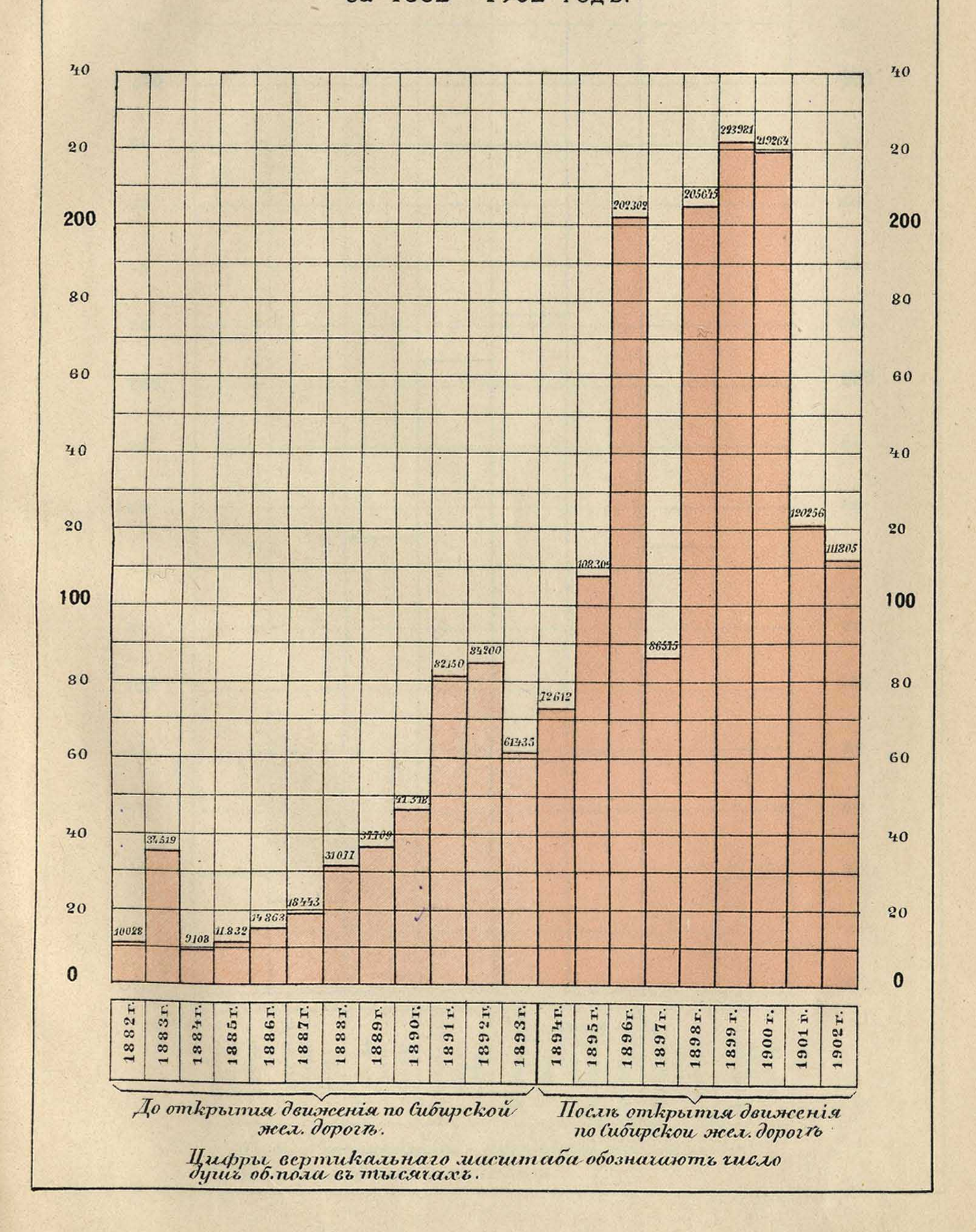
ДІАГРАММА

вывоза главнѣйшихъ грузовъ по Сибирской жел. дор.



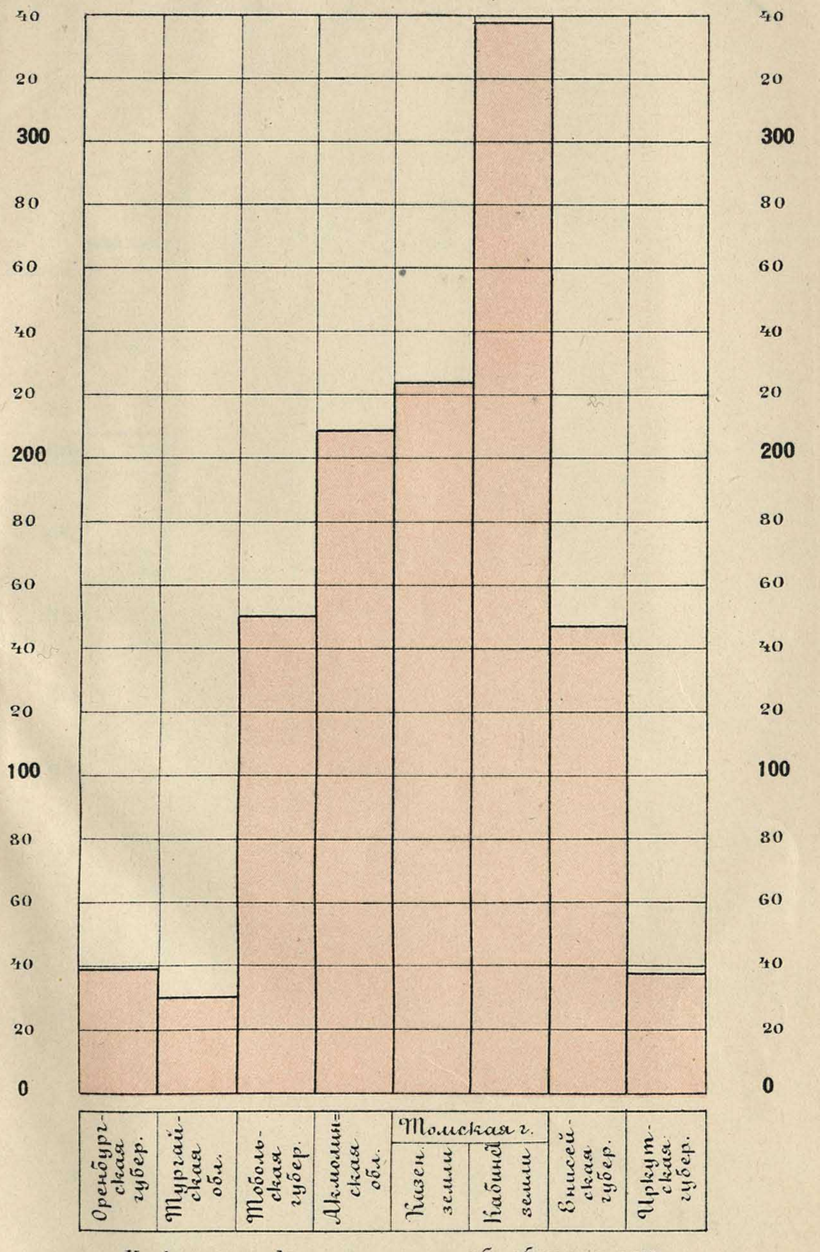
ТЕХН. АВТО-ЛИТ. ДЕ-КЕЛЬШЪ. СПБ.

ДІАГРАММА
движенія переселенцевъ изъ Европейской Россіи въ Сибирь и Степной край за 1882—1902 годъ.



ТЕХН. АВТО-ЛИТ. ДЕ-КЕЛЬШЪ. СПБ.


ДІАГРАММА
разселенія переселенцевъ по губерніямъ и областямъ
вдоль линіи Сибирской жел. дороги
за 1894—1902 годъ.



Цифры вертикальнаго масштаба обозначаютъ число душъ об. пола въ тысячахъ.

ТЕХН. АВТО-ЛИТ. ДЕ-КЕЛЬШЪ. СПБ.

IV 10918



Сокращенный профиль сплошнаго рельсоваго пути отъ Челябинска до Владивостока.
Челябинскъ
Курганъ
Петропавловскъ
Омскъ
Каинскъ
Обь
Болотная
Тайга
Маріинскъ
Боготолъ
Ачинскъ
Красноярскъ
Ольгинская
Канскъ
Тайшетъ
Нижнеудинскъ
Тулунъ
Зима
Иркутскъ
Половина
Байкалъ
Иннокентьевская
Култукъ
Мысовая
Онохой
Верхнеудинскъ
Толбага
Хилокъ
Ингода
Чита
Рез. Китайскій
Борзя
Маньчжурія
Хайларъ
Хинганъ
Бухэту
Джалантунь
Цицикаръ
Анда
Сунгари
Муданьцзянь
Ханьдаохецзы
Мурень
Пограничная
Хорватово
Кетрицево (Никольское)
Владивостокъ
Россійская Имперія
Маньчжурія
Рос. Имперія
Версты
Запад. Сибир. ж. д. 1328,5 вер.
Средн. Сибир. ж. д. 1715,5 вер.
Вѣтвь къ оз. Байкалу
Кр. Б. ж. д.
Забайкальск. ж. д. 779,6
321,3 вер. Вѣтвь къ Китайской границѣ
Китайская-Восточная ж. д. 1412,5 вер.
Никольская
Южно-Уссур. ж. дор.
График хода укладки сплошнаго рельсоваго пути отъ Челябинска до Владивостока.
Года.
1893
94
95
96
97
98
99
1900
1
2
3
1904
р. Иртышъ
р. Обь
р. Чулымъ
р. Енисей
Озеро Байкалъ
Россійская Имперія
Маньчжурія
Рос. Имперія
Западно-Сибирская жел. дор.
Средне-Сибирская жел. дор.
В. къ оз. Байкалу
Кругобайкальская ж. д.
Забайкальская ж. д.
Вѣтвь къ Китайской границѣ
Китайская Восточная ж. д.
Никольская в. Южно-Уссур. ж. д.
Сокращенный профиль и графикъ хода укладки пути:
Вѣтви на г. Томскъ.
Тайга
Томскъ
Пристань
Забайкальской ж. д. отъ Китайскаго разъѣзда до г. Срѣтенска.
Р. Китайскій
Нерчинскъ
Срѣтенскъ
Уссурійской ж. д. отъ Кетрицева (Никольскаго) до Хабаровска.
Кетрицево (Никольское)
Спасская
Уссури
Бикинъ
Вяземская
Хабаровскъ
Пристань
Южно-Манчжурской вѣтви.
Сунгари
Порт-Артуръ
УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:
Дѣйствительно выполненная укладка пути.
Планъ укладки пути, по проекту 1893 г. (а для Уссурійск. ж. д. 1891 г.).
Планъ укладки пути, по проекту 1894 г. (а для Китайской Восточной ж. д. 1898 г.).
Направленіе укладки пути.
Границы желѣзн. дорогъ.
Государственная граница.
98. 60 54. 40 и т. д. Высота пунктовъ въ саженяхъ надъ уровнемъ моря.
Часть уложеннаго пути, разрушенная китайцами въ 1900 г.
ТЕХН. АВТО-ЛИТ. ДЕ-КЕЛЬШЪ. СПБ.


КАРТА СИБИРИ
съ показаніемъ результатовъ работъ по вспомогательнымъ предпріятіямъ
Сибирской желѣзной дороги.
Районы, въ которыхъ образованы переселенческіе участки.
Предѣлы геологическихъ изслѣдованій и топографич. работъ.
„ изслѣдованія Степныхъ областей.
„ гидротехническихъ работъ.
Изслѣдованные золотоносные районы.
Склады земледѣльческихъ орудій и машинъ.
Серебряная руда.
Мѣдная „
Желѣзная руда.
Каменный уголь.
Метеорологическія станціи.
Маяки.
Церкви.
(Тулунъ) Города, села, и деревни.
(Челябинскъ.) Города, села, станціи и деревни съ переселенческими пунктами.
Государственная граница.
Масштабъ 300 вер. въ англійскомъ дюймѣ.
РОССІЙСКАЯ ИМПЕРІЯ
КИТАЙСКАЯ ИМПЕРІЯ
ОХОТСКОЕ МОРЕ
ЯПОНСКОЕ МОРЕ
АРАЛЬСКОЕ МОРЕ
КАРСКОЕ МОРЕ
БѢЛОЕ МОРЕ
Новая Земля
П-Ов. Камчатка
Остр. Сахалинъ
КОРЕЯ
ЯКУТСКЪ
ТОБОЛЬСКЪ
ИРКУТСКЪ
ЧИТА
БЛАГОВѢЩЕНСКЪ
ХАБАРОВСКЪ
ВЛАДИВОСТОКЪ
ХАРБИНЪ
ОРЕНБУРГЪ
ТАШКЕНТЪ
СЕМИПАЛАТИНСКЪ
КРАСНОЯРСКЪ
ПЕКИНЪ
УРГА
КОБДО
УЛЯСУТАЙ
МАНАСЪ
ГУЧЕНЪ
ВѢРНЫЙ
ХИВА
БУХАРА
АРХАНГЕЛЬСКЪ
ВЯТКА
ПЕРМЬ
КАЗАНЬ
СИМБИРСКЪ
САМАРА
УФА
ТЕХН. АВТО-ЛИТ. ДЕ-КЕЛЬШЪ. СПБ.



КАРТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ
съ показаніемъ направленій намѣчавшихся рельсовыхъ путей въ Сибири и восточныхъ губерніяхъ Европейской Россіи.
Масштабъ 300 вер. въ англійскомъ дюймѣ.
300 225 150 75 0 300 600 900 верстъ.
Проекты рельсовыхъ путей.
1. Романовъ (1858 г.).
2. Рашетъ (1861 г.).
3. Богдановичъ (1867 г.).
4. Любимовъ (1870 г.).
5. Копытовъ (1887 г.).
6. Боголюбскій (1888 г.).
7. Терскій (1888 г.).
8. Коммис. И. Р. Т. О. (1888 г.).
9. и 10. Голохвастовъ, Кнорре и Кехеръ (1882—1900 г.г.).
11. Маркграфъ.
12. Баронъ Сердобинъ (1899 г.). Юговичъ (1900 г.). Бар. Рокасовскій (1900 г.). Маркевичъ и Ивановъ (1902 г.) Хорнеръ (1902 г.).
13. Наслѣдники Яковлева.
14. Проектъ Амурской дороги.
15. Баронъ Рокасовскій (1900 г.).
16. Оливекронъ.
Ходатайства о проведеніи ж. д.
I. Шадринскаго гор. общ. упр.
II. Тобольск. гор. думы (1901 г.).
III. Ачинской „ „ (1901 г).
IV. Ишимской „ „ (1900 г.).
V. Съѣзда золотопромышл. южн. Енисейскаго окр. (1900 г.)
VI. Иркутск. ген-губ. Горемыкина.
VII. Винбергъ (1895 г.).
VIII. Благовѣщенской гор. думы.
IX. Троицкой город. думы (1900 г.).
РОССІЙСКАЯ ИМПЕРІЯ
КИТАЙСКАЯ ИМПЕРІЯ
ПЕРСІЯ
АФГАНИСТАНЪ
КАРСКОЕ МОРЕ
ОХОТСКОЕ МОРЕ
ЯПОНСКОЕ МОРЕ
ЖЕЛТОЕ МОРЕ
КАСПІЙСКОЕ МОРЕ
АРАЛЬСКОЕ МОРЕ
Новая Земля
ТОБОЛЬСКЪ
КРАСНОЯРСКЪ
ИРКУТСКЪ
ЯКУТСКЪ
ВЛАДИВОСТОКЪ
ПЕКИНЪ
ТАШКЕНТЪ
ОРЕНБУРГЪ
САМАРА
АСТРАХАНЬ
СЕМИПАЛАТИНСКЪ
КАШГАРЪ
АКСУ
МАНАСЪ
УЛЯСУТАЙ
КОБДО
УРГА
Железныя дороги, открытыя для движенія.
Строющіяся желѣзныя дороги.
Произведенныя изысканія жел. дорогъ.
Почтовыя дор. (только въ Азіатской Россіи.)
Внутренніе водные пути:
Судоходн. каналъ
Судоходство
Пар. пароход. (въ Азіат. Россіи).
Портъ
Телеграф. кабель.
Пароходн. рейсъ (срочный)
Государственная
Губернскія
Уѣздныя
ГРАНИЦЫ
ТОМСКЪ Губернскій
Канскъ Уѣздные города, узловыя и конечныя станціи сѣти ж. д., и порты.
Нарымъ Прочіе населенные пункты.
ТЕХН. АВТО-ЛИТ. ДЕ-КЕЛЬШЪ. СПБ.


2014142151